NOTICE DE MONTAGE DE LA MANOEUVRE

"H31"

AUTINOR

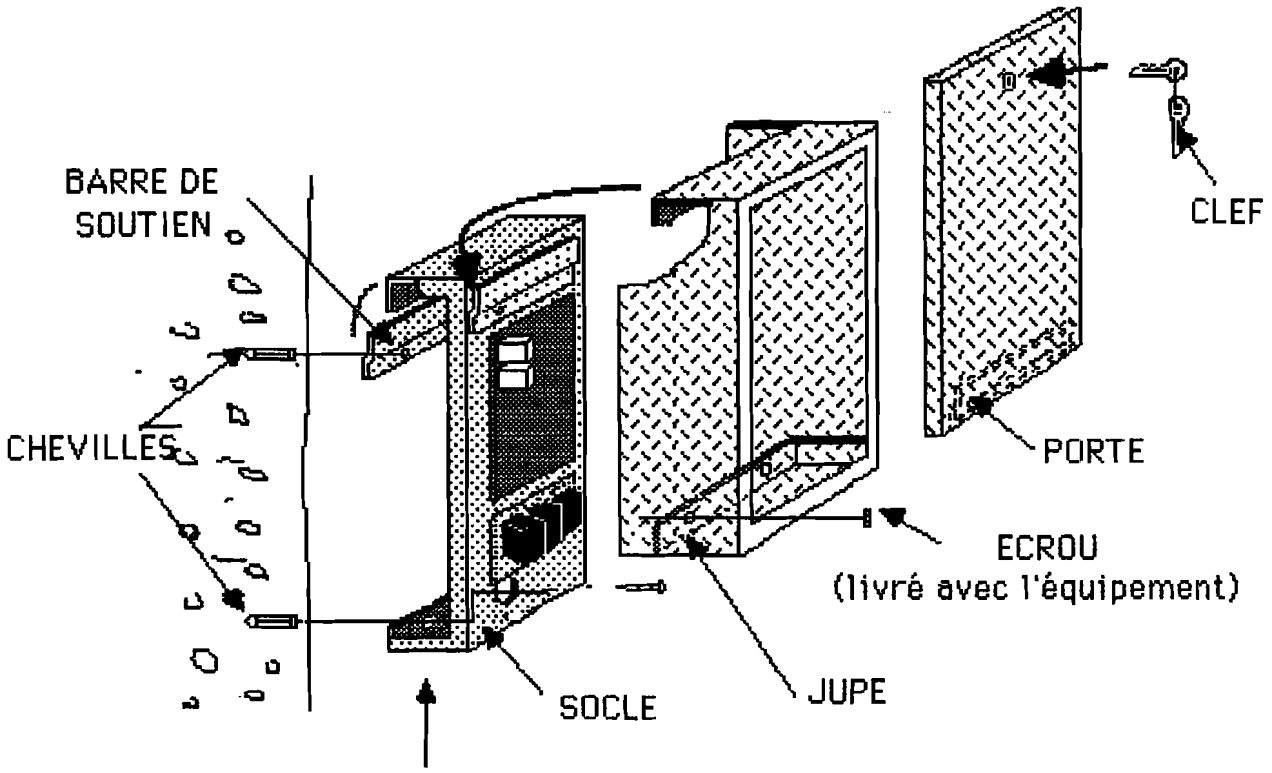
SPECIFICATIONS OLEODYNE.

DOCUMENT 01 VERSION 01 DU 17/05/90

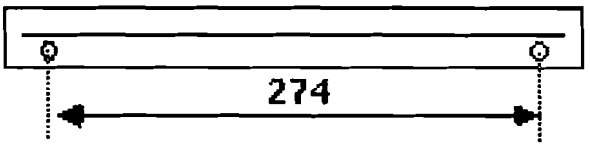
1) Fixation de l'Armoire. Page 2
2) Montage des Ecrans et du Capteur P209 ou de la bande et du Capteur 003. Page 3
3) Localisation des Borniers de Raccordement. Page 5
4) Schéma-Bloc des Raccordements en Gaine, au Palier et en Machinerie. Page 6
5) Schéma-Bloc des Raccordements en Cabine. Page 7
6) Raccordement des Appels Paliers en ramassage Montée et Descente. Page 8
7) Raccordement de la chaine de Sécurité entre le 1S et le 6E. Page 9
8) Raccordement de la Chaîne de Sécurité au niveau des Portes entre le 6S et le 10, en fonction des Types de Portes . Page10
9) Raccordement du Moteur de la Porte. Page12
10) Raccordement Frein+Injection Porte. Page13
11) Liste des Codes de Défauts. Page14
12) Emplacement et Rôle des Fusibles. Page16
13) Schéma Electromécanique. Page17
14) Raccordement des Electrovannes. Page19
15) Self Défense Contre les Parasites. Page20
16) Lexique des Entrées/Sorties. Page24
17) Lexique des Paramètres. Page25
18) L'outil de communication. Page27
19) Option Isonivelage Portes ouvertes. Page28
20) Raccord minimum pour tourner en inspection Page29
21) Les paramétres à ajuster sur le site. Page30
22) Pré-câblage Centrale-Armoire Electronique. Page32
23) Schémas Vanne de Rappel Automatique. Page33

FIXATION DE L'ARMOIRE EN MACHINERIE.

L'armoire se fixe au mur de la machinerie comme décrit ci-dessous:



ENTR'AXE DES TROUS DE FIXATION DE LA BARRE DE SOUTIEN



Les dimensions de l'armoire sont: 720 par 470, 380 de profondeur.

<u>Remarque:</u>

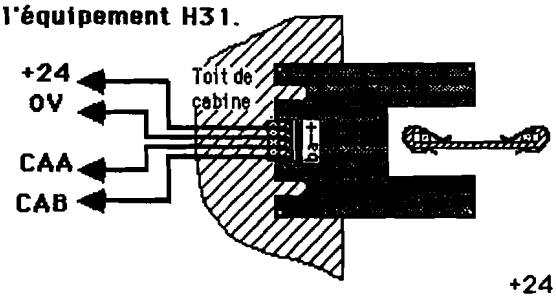
La barre de soutien est montée, pour le transport, sur les goujons prévus pour la fixation de la jupe.

L'entrée des canalisations ou des câbles se fait par le dessous.

MONTAGE DES ECRANS ET DU CAPTEUR P209.

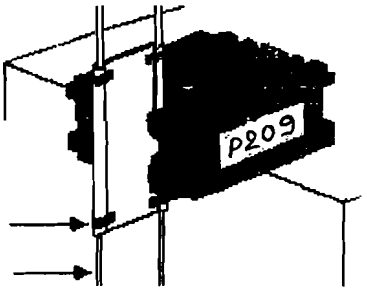
RACCORDEMENT DU CAPTEUR P209.

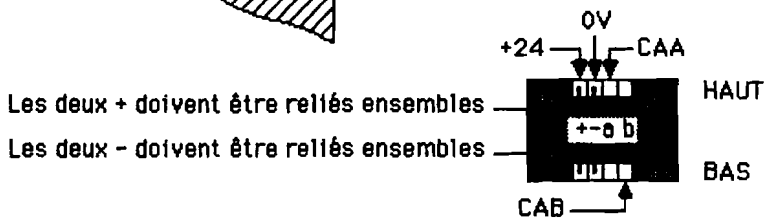
Bornier KC22 de l'équipement H31.



Il est impératif d'utiliser un capteur ayant la mention P209 ! ! !

Sauf en cas de niveaux rapprochés ou en cas de Régulation.

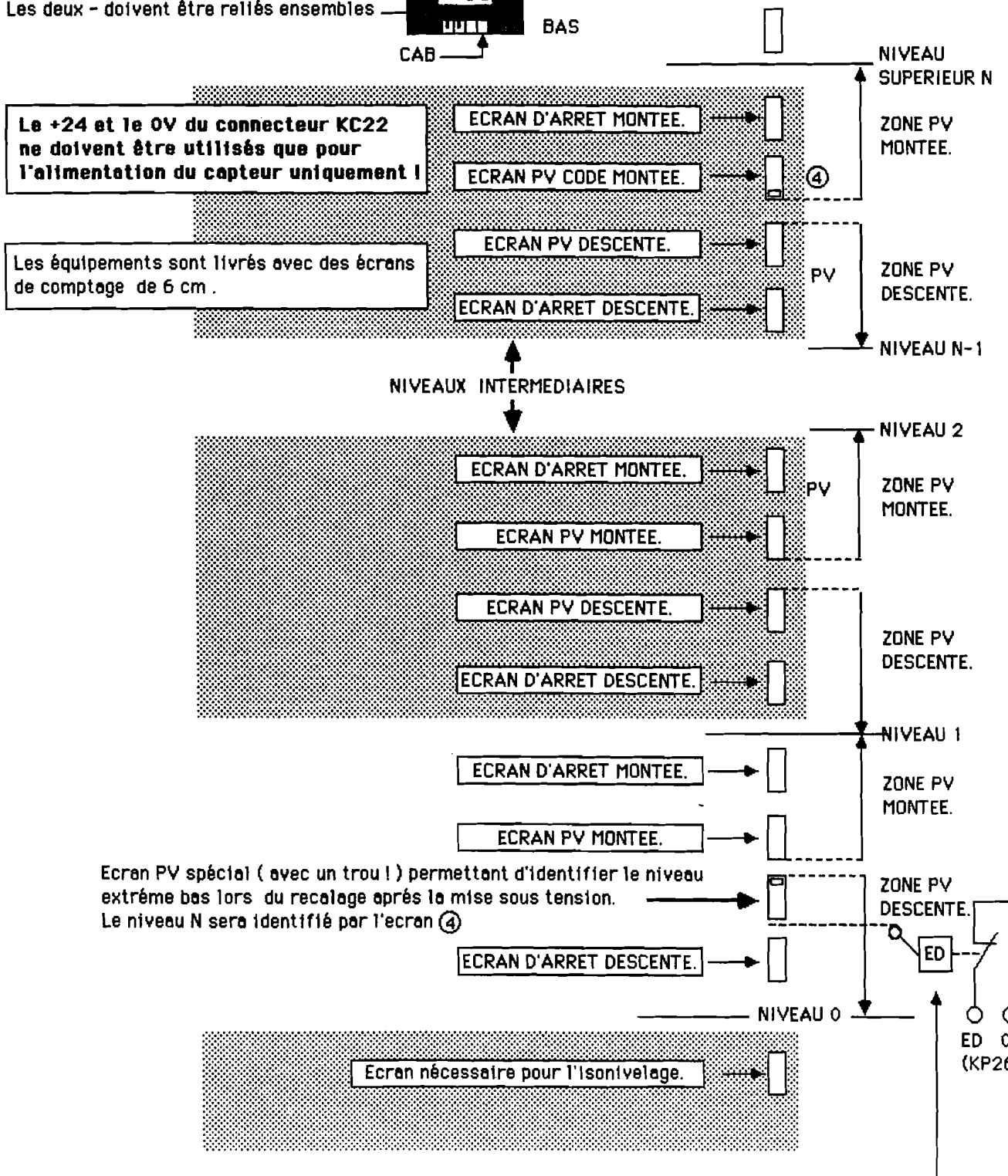




POSITION DES ECRANS

Le +24 et le 0V du connecteur KC22 ne doivent être utilisés que pour l'alimentation du capteur uniquement !

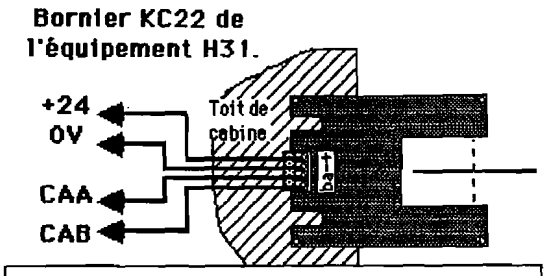
Les équipements sont livrés avec des écrans de comptage de 6 cm .



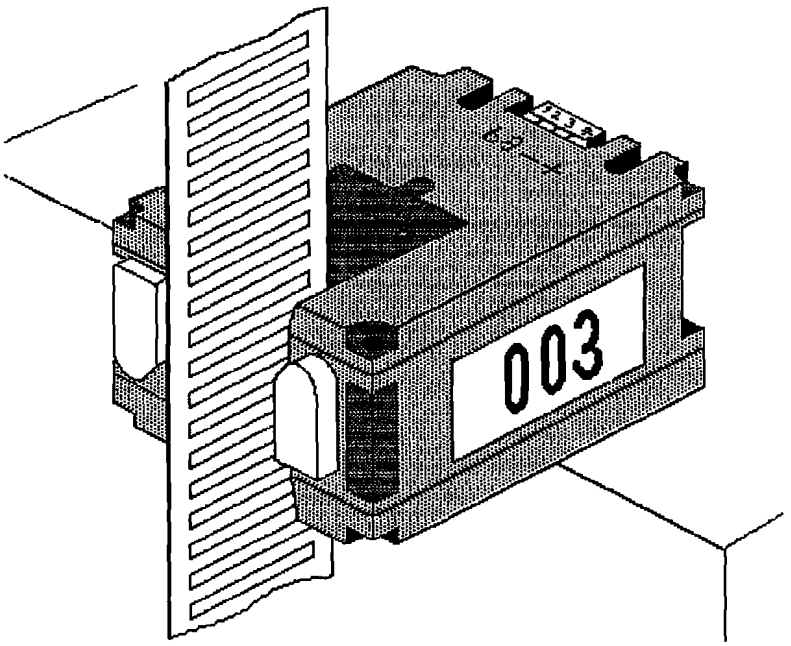
Le contact ED, INDISPENSABLE, doit obligatoirement être coupé dés que le capteur P209 est au dessous de l'écran codé et ce, jusqu'au niveau 0.

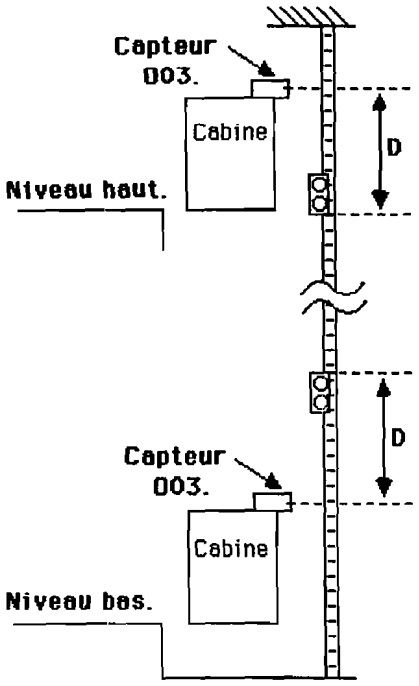
MONTAGE DE LA BANDE ET DU CAPTEUR 003.

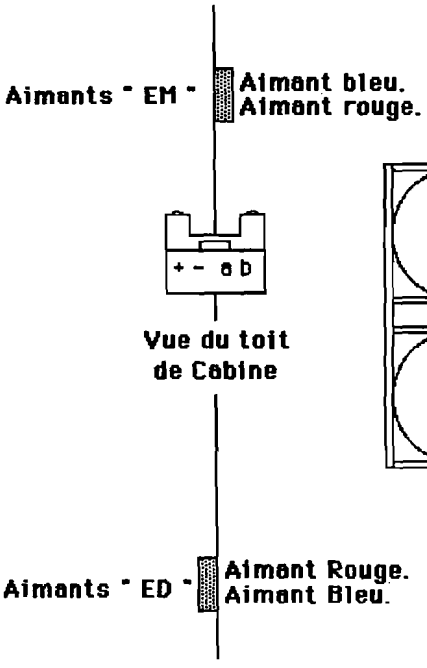
RACCORDEMENT DU CAPTEUR 003.

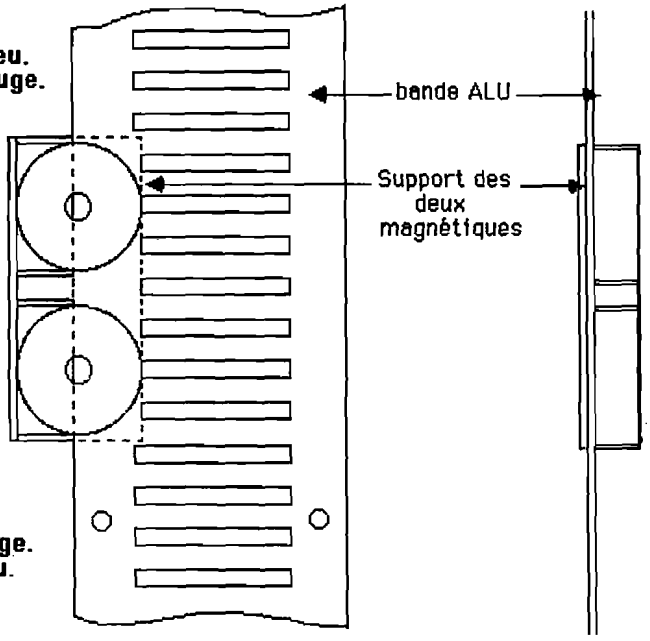


Le +24 et le 0V du connecteur KC22 ne doivent être utilisés que pour l'alimentation du capteur uniquement !









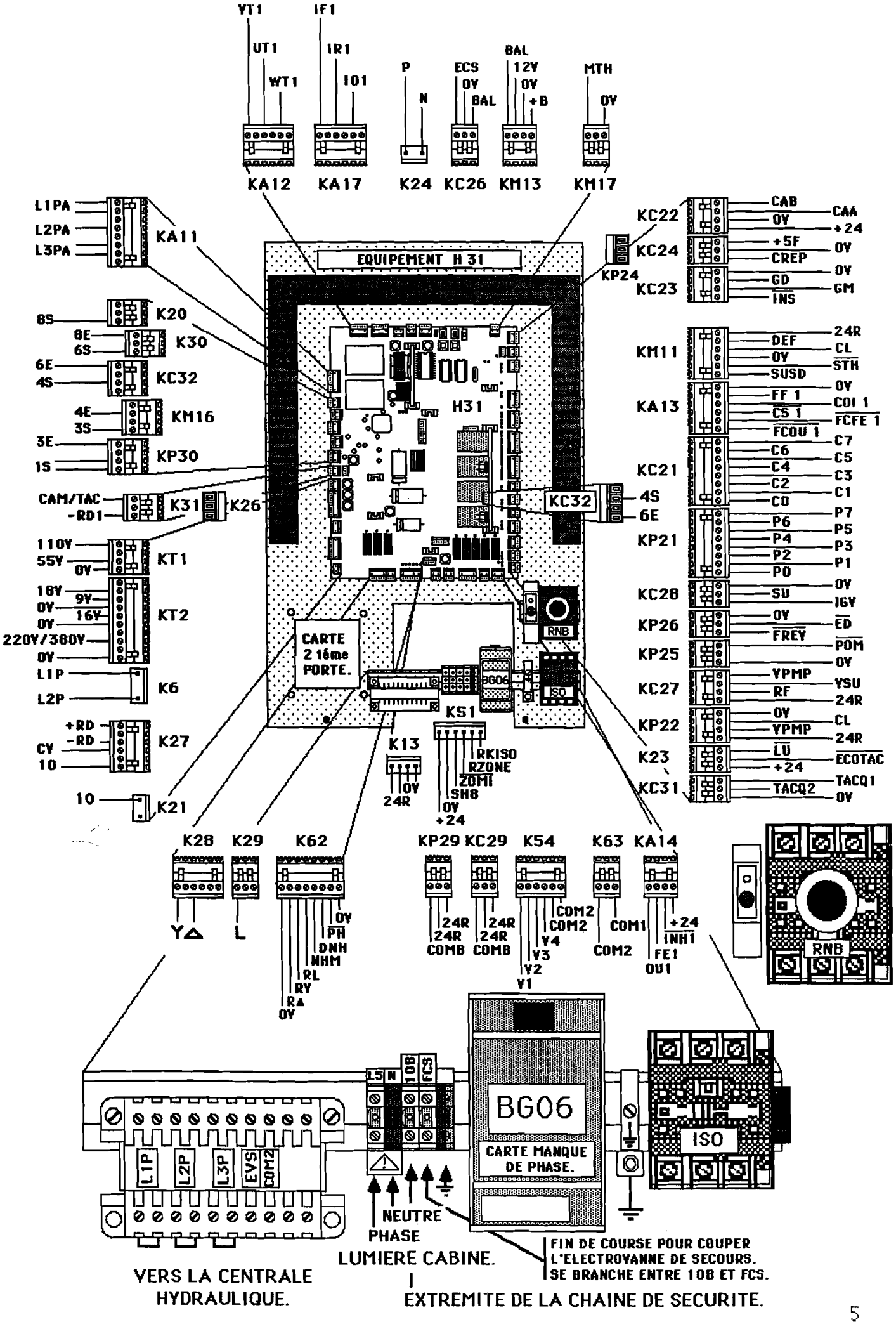
REMARQUES:

On rappelle que la bande associée au capteur 003 est utilisée dans le cas de niveaux rapprochés ou de régulation de vitesse.

Les composants optoélectroniques sont positionnés avec grande précision dans le capteur 003. Pour cette raison, il est indipensable de monter l'étrier métallique qui est livré avec le capteur afin d'éviter toute déformation du plastique pendant le serrage.

Les aimants EM et ED sont pincés sur la bande crantée. Si la bande n'est pas grasse, il n'y a pas de glissement des aimants. Néanmoins, il est possible, lors des manoeuvres d'inspections, que le technicien d'entretien les " accroche " par inadvertance. Se pose alors à lui le problème du repositionnement. Pour cette raison, il est conseillé, aprés réglage précis des aimants, de repérer la position de ceux-ci en collant de part et d'autre un adhésif rouge " à fleur " de l'aimant rouge ainsi qu'un adhésif bleu " à fleur " de l'aimant bleu.

LOCALISATION DES BORNIERS DE RACCORDEMENT.



LE RACCORDEMENT DU MOTEUR DE POMPE CORRESPOND A UN DEMARRAGE ETOILE-TRIANGLE.

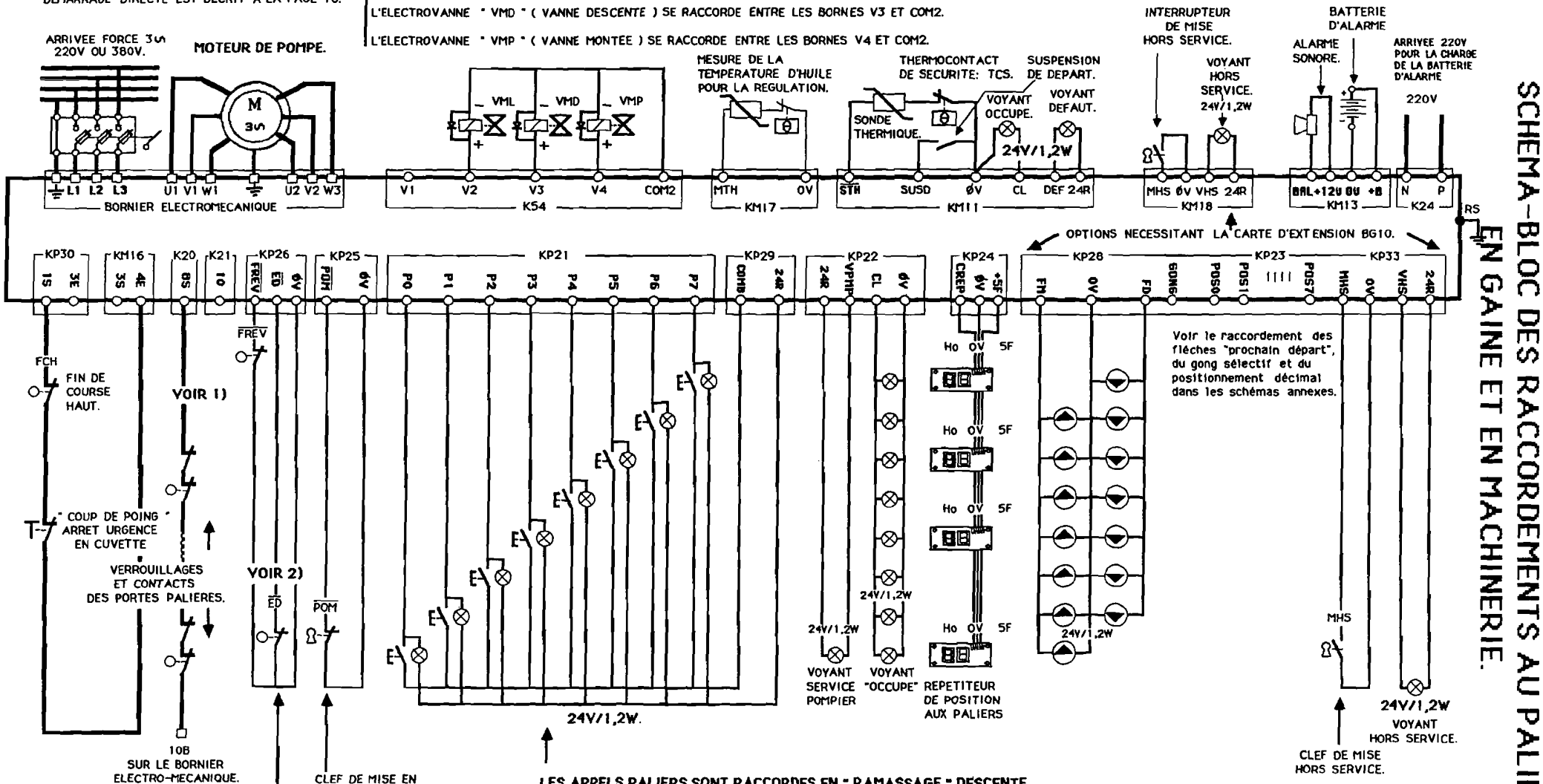
LE RACCORDEMENT DU MOTEUR DE POMPE POUR UN DEMARRAGE DIRECTE EST DECRIT A LA PAGE 18.

L'EXEMPLE DE RACCORDEMENT DES VANNES CONCERNE UNE CENTRALE HYDRAULIQUE DE TYPE " GMV MARTINI ".
POUR LE RACCORDEMENT DES VANNES CONCERNANT D'AUTRES TYPES D'HYDRAULIQUES, VOIR A LA PAGE 19.

L'ELECTROVANNE " VML " (VANNE GRANDE VITESSE) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V2 ET COM2.

L'ELECTROVANNE " VMD " (VANNE DESCENTE) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V3 ET COM2.

L'ELECTROVANNE " VMP " (VANNE MONTEE) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V4 ET COM2.



LES APPELS PALIERS SONT RACCORDES EN " RAMASSAGE " DESCENTE OU EN " BLOCAGE ".

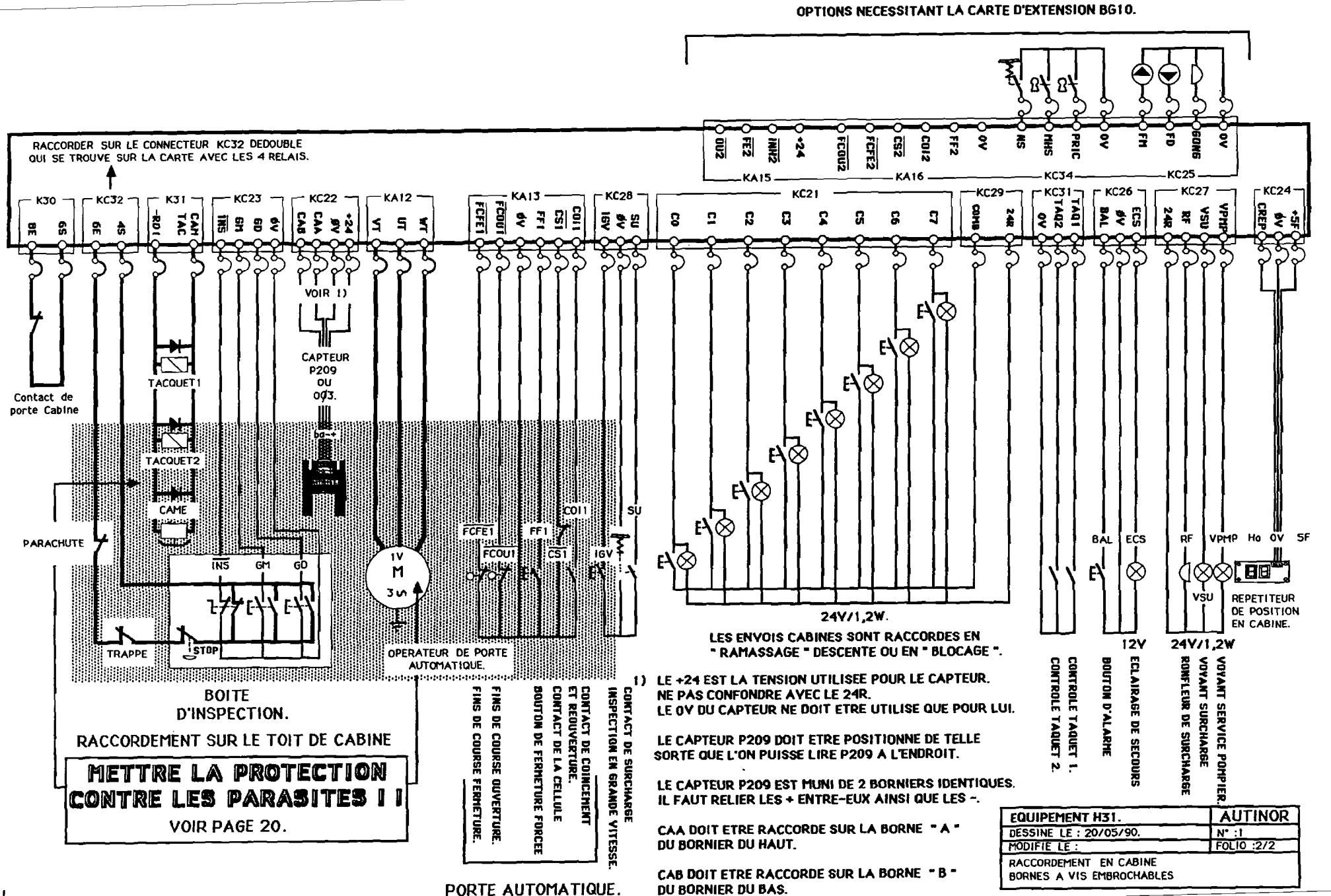
1) LE RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE ENTRE LE 6S ET LE 10 CORRESPOND A CELUI A EFFECTUER DANS LE CAS DE PORTES AUTOMATIQUES CABINES ET PALIERES.

2) L'UTILISATION DU CONTACT " ED " EST OBLIGATOIRE EN H31. LORSQU'ON UTILISE LA BANDE ET LE CAPTEUR 003, IL NE FAUT PAS RACCORDER LE CONTACT ED.

SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.

EQUIPEMENT H31	AUTINOR
DESSINE LE : 17/04/90	PAR CK
SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.	

SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS EN CABINE.


OPTIONS NECESSITANT LA CARTE D'EXTENSION BG10.
RACCORDER SUR LE CONNECTEUR KC32 DEDOUBLE QUI SE TROUVE SUR LA CARTE AVEC LES 4 RELAIS.
K30 BE 6S
KC32 6E 4S
K31 RD1 TAC CAM
KC23 INS GM GD 0V
KC22 CAB CAA 0V +24
KA12 VT UT WT
KA13 FCFE1 FCOU1 0V FF1 CS1 CO11
KC28 IGV 0V SU
KA15 KA16 KC21 KC34 KC25
OU2 FE2 INH2 +24 FCOU2 FCFE2 CS2 CO12 FF2 0V NS MHS PRIC 0V FM FD BDNG 0V
KC29 CONB 24R
KC31 0V TAQ2 TAQ1
KC26 BAL 0V ECS
KC27 24R RF VSU VPMP
KC24 CREP 0V +5F
C0 C1 C2 C3 C4 C5 C6 C7
VOIR 1)
CAPTEUR P209 OU 093.
Contact de porte Cabine
TACQUET1
TACQUET2
CAME
PARACHUTE
TRAPPE
STOP
INS GM GD
1V M 3~
OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.
FCFE1 FCOU1 FF1 CS1 CO11 IGV SU
24V/1,2W.
LES ENVOIS CABINES SONT RACCORDES EN " RAMASSAGE " DESCENTE OU EN " BLOCAGE ".
BAL ECS
12V
RF VPMP Ho 0V 5F
VSU
REPETITEUR DE POSITION EN CABINE.
24V/1,2W
CONTROLE TAQUET 1. CONTROLE TAQUET 2.
BOUTON D'ALARME
ECLAIRAGE DE SECOURS
RONFLEUR DE SURCHARGE
VOYANT SURCHARGE
VOYANT SERVICE POMPIER.
BOITE D'INSPECTION.
RACCORDEMENT SUR LE TOIT DE CABINE
METTRE LA PROTECTION CONTRE LES PARASITES ! !
VOIR PAGE 20.
FINS DE COURSE FERMETURE.
FINS DE COURSE OUVERTURE.
BOUTON DE FERMETURE FORCEE
CONTACT DE LA CELLULE
CONTACT DE COINCEMENT ET REOUVERTURE.
INSPECTION EN GRANDE VITESSE.
CONTACT DE SURCHARGE
PORTE AUTOMATIQUE.
1) LE +24 EST LA TENSION UTILISEE POUR LE CAPTEUR. NE PAS CONFONDRE AVEC LE 24R. LE 0V DU CAPTEUR NE DOIT ETRE UTILISE QUE POUR LUI.
LE CAPTEUR P209 DOIT ETRE POSITIONNE DE TELLE SORTE QUE L'ON PUISSE LIRE P209 A L'ENDROIT.
LE CAPTEUR P209 EST MUNI DE 2 BORNIERS IDENTIQUES. IL FAUT RELIER LES + ENTRE-EUX AINSI QUE LES -.
CAA DOIT ETRE RACCORDE SUR LA BORNE " A " DU BORNIER DU HAUT.
CAB DOIT ETRE RACCORDE SUR LA BORNE " B " DU BORNIER DU BAS.
EQUIPEMENT H31. | AUTINOR
DESSINE LE : 20/05/90. | N° :1
MODIFIE LE : | FOLIO :2/2
RACCORDEMENT EN CABINE
BORNES A VIS EMBROCHABLES

RACCORDEMENT DES APPELS PALIERS EN RAMASSAGE DESCENTE ET MONTEE.

Principe:

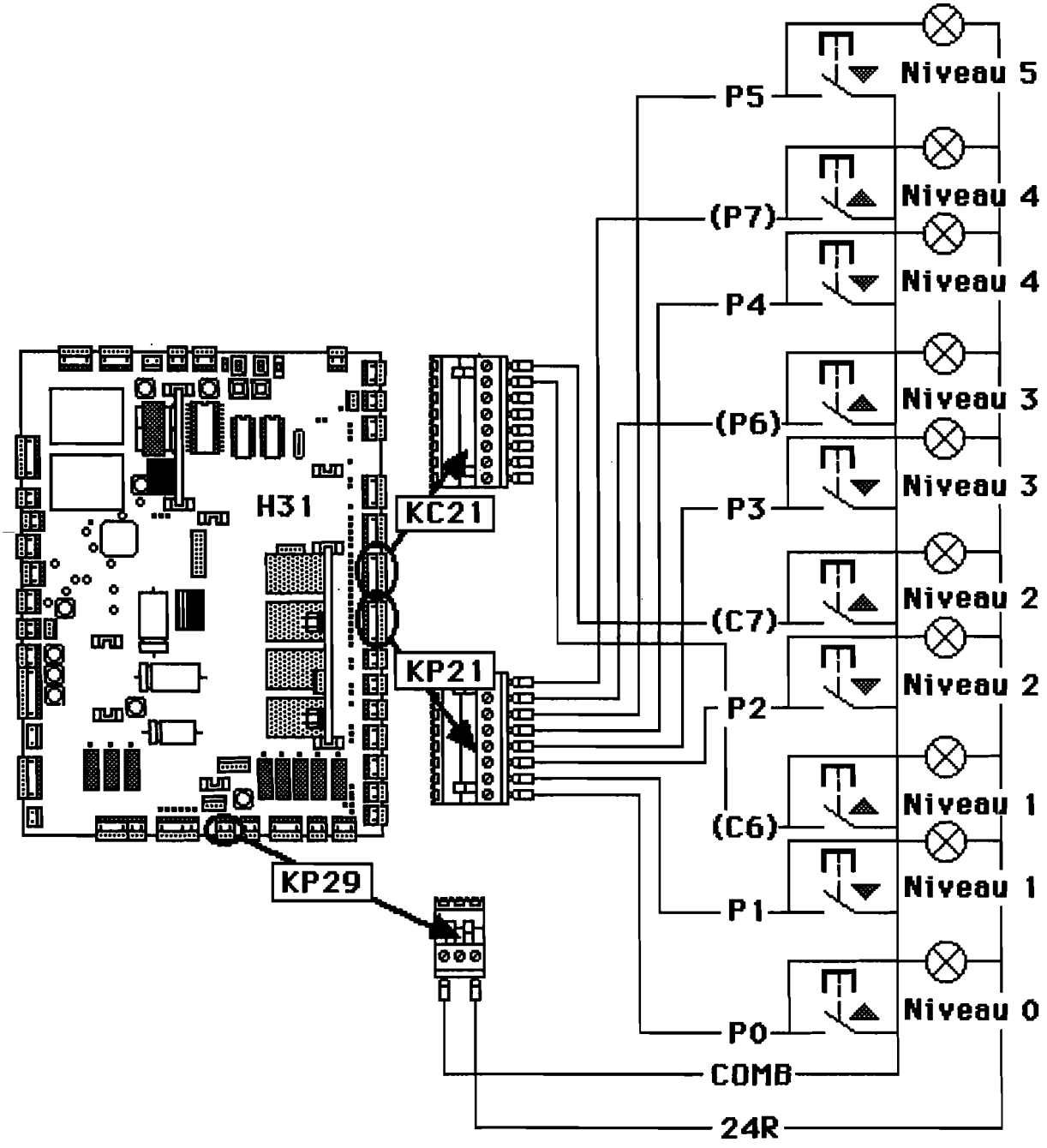
La **H31** offre la possibilité de gérer une configuration de **6 niveaux ramassage Descente et Montée**.

Dans ce cas, **6** envois Cabines ainsi que **10** Appels Paliers sont nécessaires.

Les envois Cabines sont à raccorder sur les entrées **C0** à **C5** (**KC21**).

Les **10** Appels Paliers sont à raccorder comme représenté ci-dessous.

Raccordement:



Remarques:

L'entrée **C7** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **2**.

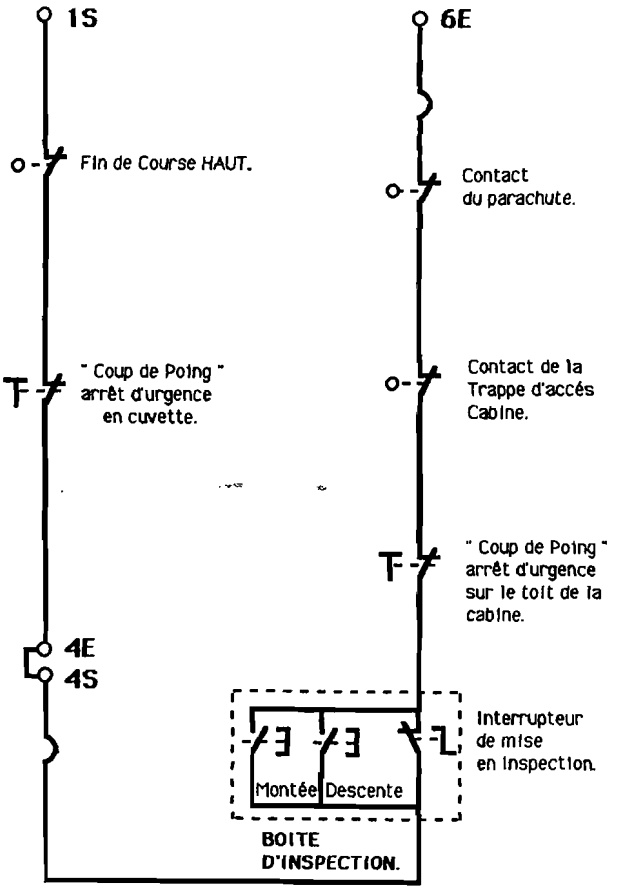
L'entrée **C6** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **1**.

L'entrée **P7** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **4**.

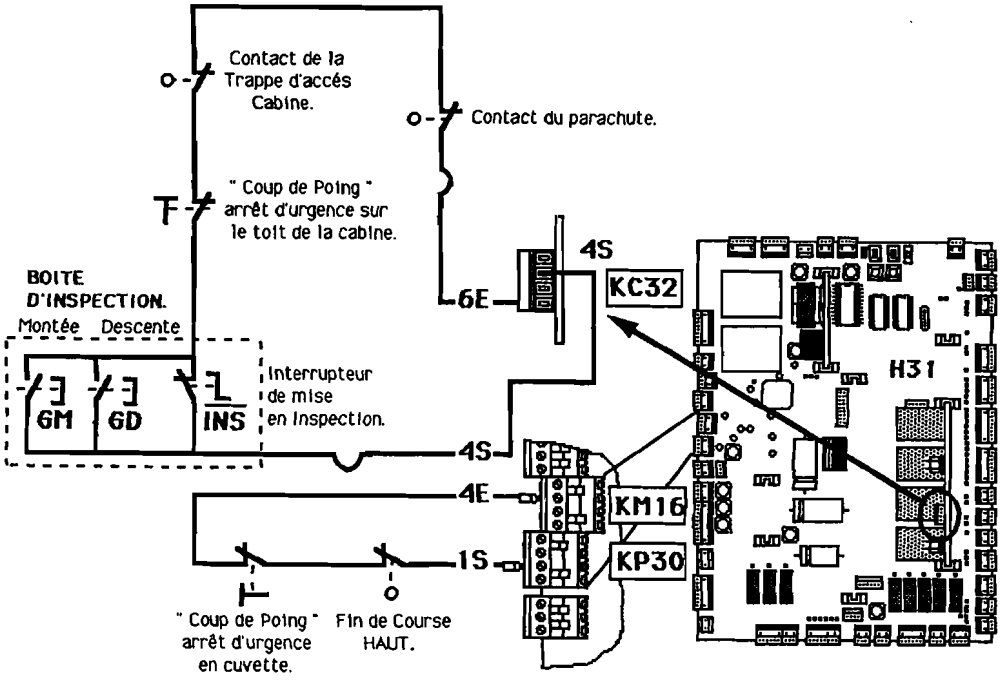
L'entrée **P6** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **3**.

RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E.

SCHEMA THEORIQUE:



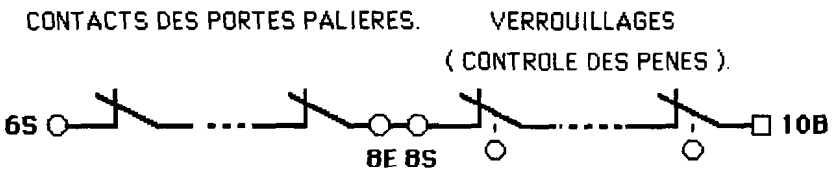
RACCORDEMENT:



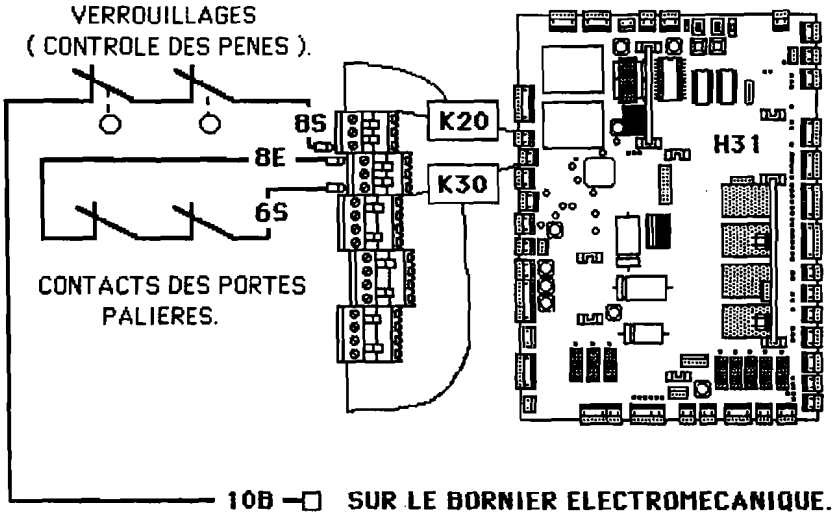
RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE AU NIVEAU DES PORTES ENTRE LE 6S ET LE 10.

1) Cabine sans porte automatique, portes palières battantes (paroi lisse).

SCHEMA THEORIQUE:

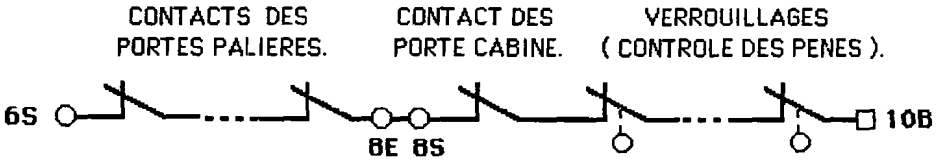


RACCORDEMENT:

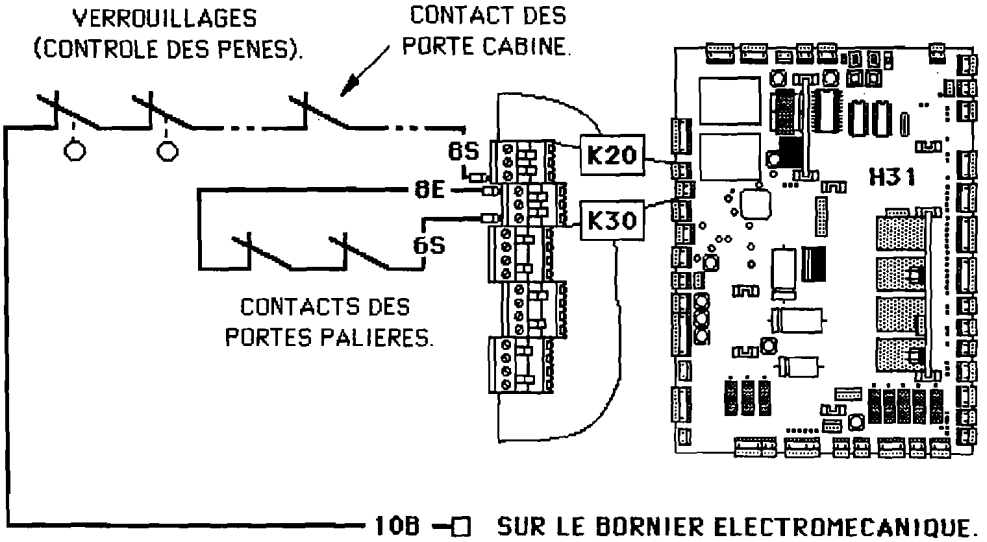


2) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes.

SCHEMA THEORIQUE:

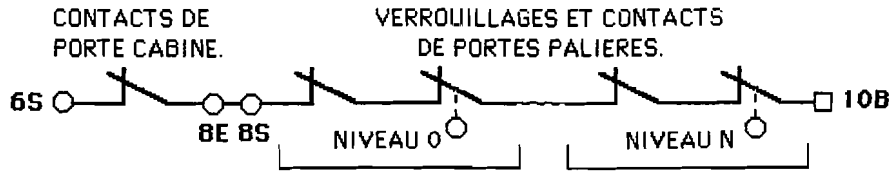


RACCORDEMENT:

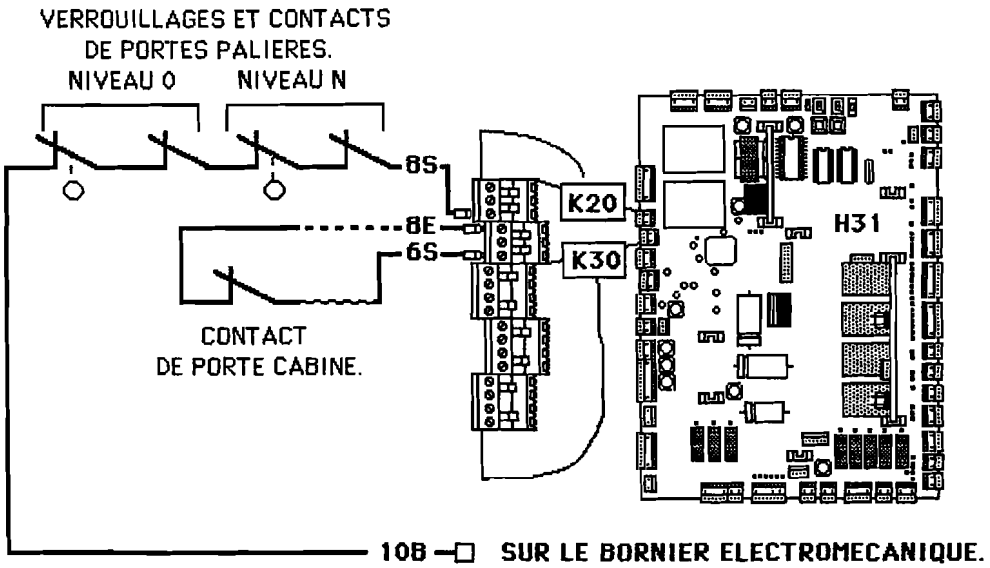


3) Cabine équipée d'une porte automatique, porte palière automatique.

SCHEMA THEORIQUE:

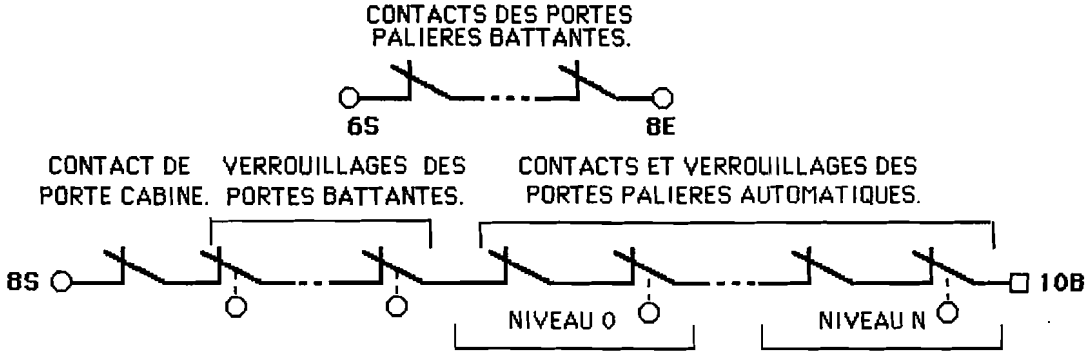


RACCORDEMENT:

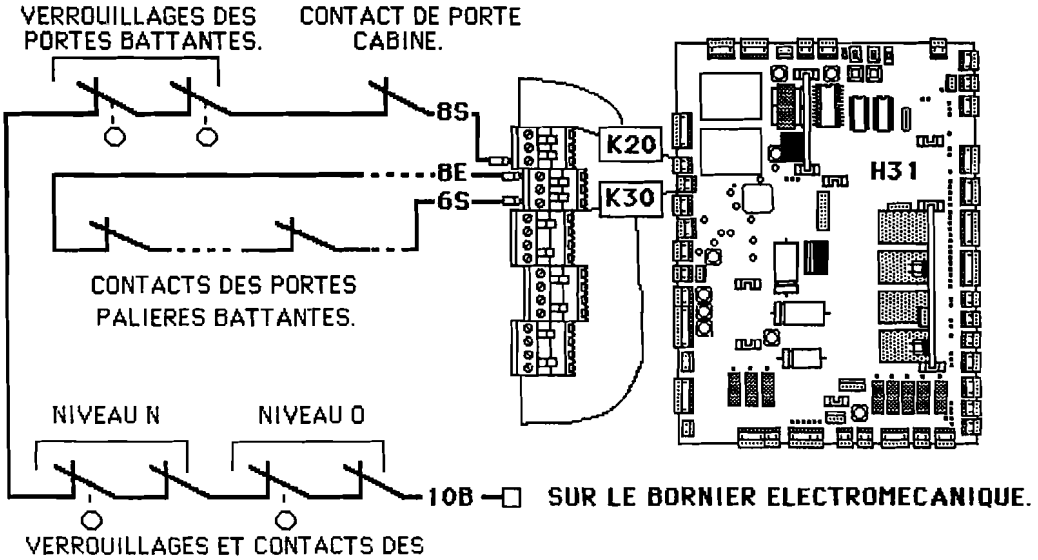


4) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes ou automatique à certains niveaux.

SCHEMA THEORIQUE:

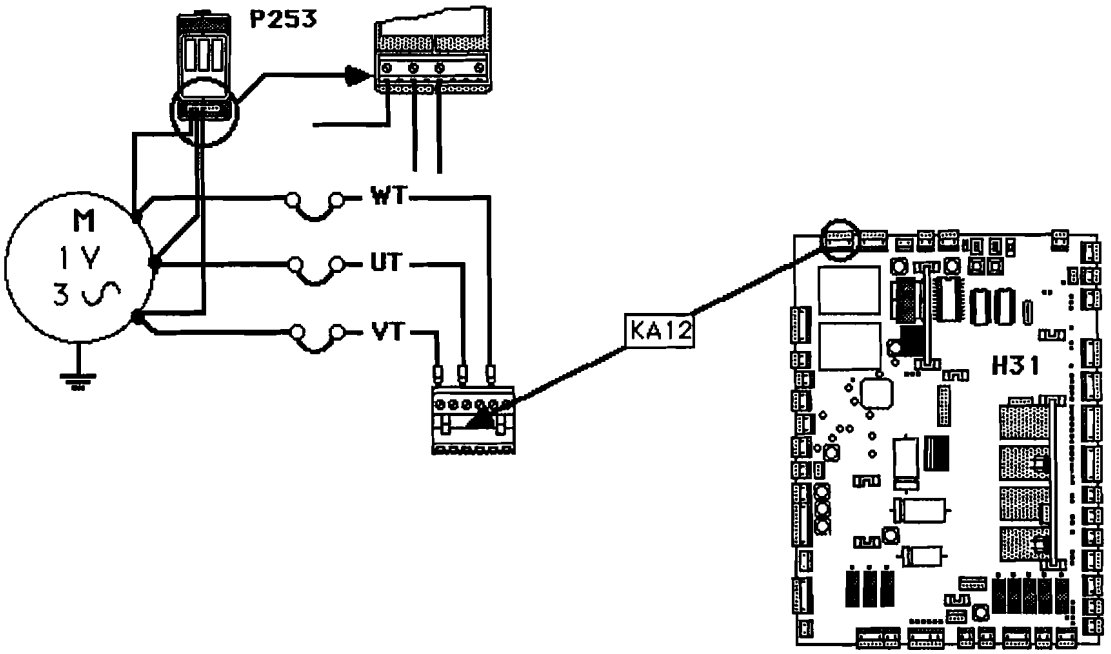


RACCORDEMENT:

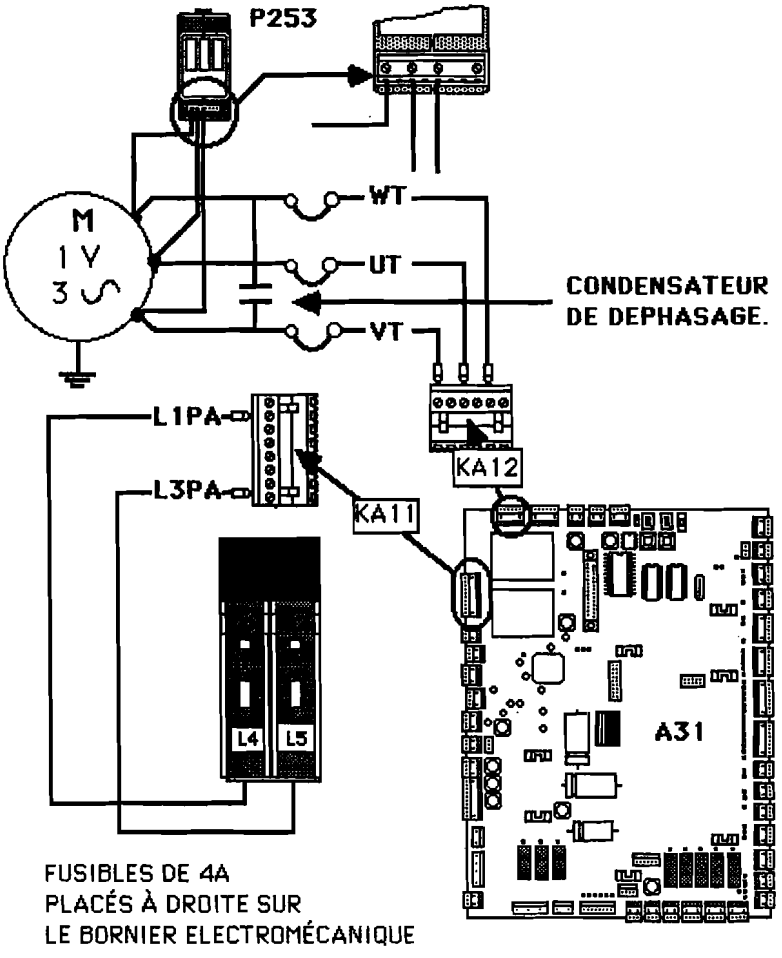


RACCORDEMENT DU MOTEUR DE L'OPERATEUR DE PORTE.

1) Moteur TRIPHASE: Raccorder comme indiqué ci-dessous.



2) Moteur TRIPHASE piloté en monophasé avec condensateur de déphasage. Raccorder comme indiqué ci-dessous.



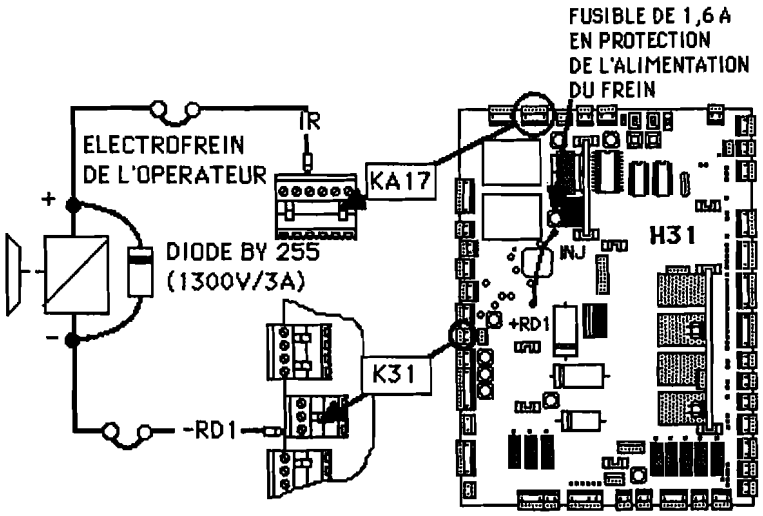
Remarques:

I faut impérativement mettre les protections Moteurs appropriées.
_es fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif
' FORCE " (tensions supérieures à 24V).

RACCORDEMENT DE L'ELECTROFREIN ET DE L'INJECTION DU MOTEUR DE L'OPERATEUR.

1) Raccordement de l'électrofrein:

Ce frein est destiné à bloquer la porte à la fin de chaque mouvement.
48V/3A, c'est la tension dont dispose en standard la H31.
Pour l'utiliser pour le frein, il suffit de mettre le stapp entre +RD1 et INJ et de raccorder comme représenté ci-dessous:

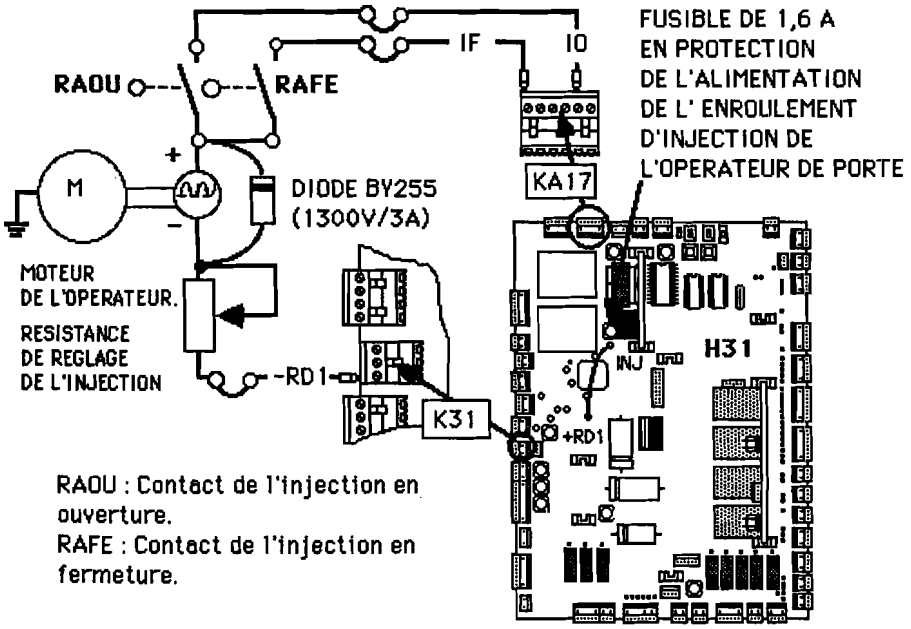


2) Raccordement de l'injection:

L' injection de courant continu permet de ralentir la fermeture et l'ouverture de la porte par l'intermédiaire de contacts supplémentaires:

RAOU = contact de RAlentissement à l'OUverture.
RAFE = contact de RAlentissement à la FErmeture.

Raccorder comme indiqué ci-dessous:



RAOU : Contact de l'injection en ouverture.
RAFE : Contact de l'injection en fermeture.

Remarques: TRES IMPORTANT ! ! !

La somme des consommations sur le 48V CAME, VANNES Etc . . . . . ne doit pas dépasser 3 Ampères.
Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus prés possible de la bobine du frein ou de l'injection.
La protection de l'alimentation est assurée par le fusible FU 5.
Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24 V).

LISTE DES CODES DE DEFAUTS EN H, HB 31.

La lettre située entre parenthèses précise **le type de Défaut**.

(**A**) signifie que **le défaut est définitif** et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation (**RESET**).
(**B**) signifie que **le défaut est provisoire** et donc que si la cause disparaît, la Manoeuvre retravaille normalement.
(**C**) signifie que **le défaut est provisoire** si le technicien l'a demandé en programmant l'option " défaut provisoire".
(**D**) signifie que **le défaut peut être ignoré** si le technicien l'a demandé.

Le signe * (étoile) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts.

-01-	DEFAUT DE MASSE.	(**B**)	Page ?
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	(**A**)	Page 79
-03-	TEMPO DE REVISION.	(**D**)	Page 83
-04-	COUPURE DES SECURITES AYANT LE " 6 ".	(**B**)	Page 23
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	(**B**)	Page 33
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.	(**A**)	Page 99
-08-	SUSPENSION DEPART (SUSD).	(**B**,*)	Page 43
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).	(**B**)	Page 30
-10-	INVERSION DE PHASE (DETECTION PAR CAPTEUR).	(**A**)	Page 76
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	(**A**)	Page 78
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.	(**C**)	Page 28
-13-	CONTACTEUR " GV " NON DECOLLE AU PASSAGE " PV ".	(**C**)	Page 28
-14-	CONTACTEUR " PV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-15-	CONTACTEUR " MO " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION (FREV).	(**B**,*)	Page 48
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASE (PH).	(**B**)	Page127
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	(**A**)	Page 78
-19-	COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-21-	ABSENCE DU " 10 ".	(**B**)	Page 99
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	(**A**)	Page 27
-23-	COUPURE DU " 6 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(**A**)	Page 77
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(**A**)	Page 77
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	(**C**)	Page 28
-29-	CONTACTEUR " GV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-30-	CONTACTEUR " PV " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GV ".	(**C**)	Page 28
-31-	DEFAUT DE SURCHARGE (SU).	(**B**,*)	Page111
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(**A**)	Page172
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SELECTIFS.	(**A**)	Page171
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE " PLUS ELEVE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.	(**A**)	Page172
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(**B**)	Page 25
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(**B**)	Page 25
-41-	" 8 " COUPE, PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	(**B**)	Page 99

-42-	PROGRAMMATION ERRONEE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES (SUPERIEUR A 2).	(A)	Page171
-43-	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	(A)	Page 84
-44-	ABSENCE DU10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).	(B)	Page 19
-46-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.	(A)	Page 85
-47-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.	(A)	Page 85
-48-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.	(A)	Page 85
-49-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.	(A)	Page 85
-50-	FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).	(B,*)	Page 37
-51-	FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).	(B,*)	Page114
-52-	COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.	(B)	Page 23
-53-	FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).	(B,*)	Page 69
-54-	FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).	(B,*)	Page109
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".	(A)	Page152
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO "LORS DE SA COMMANDE.	(B)	Page152
-57-	DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".	(A)	Page256
-58-	" POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.	(B)	Page254
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	(A)	Page254
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEVEE.	(A)	Page136
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(A)	Page136
-62-	DEFAUT CAPTEUR 003.	(A)	Page136
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.	(A)	Page146
-64-	MANOEUVRE DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.	(B)	Page 36
-70-	TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.	(A)	Page102
-71-	TAQUETS RELACHES EN MARCHE.	(B)	Page102
-72-	TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.	(A)	Page102
-73-	DEFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	(C)	Page 34
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	(A)	Page 33
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " TRIANGLE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " LIGNE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-78-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE OU TRIANGLE ".	(C)	Page 28
-79-	TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEVEE.	(C)	Page 32

PROGRAMME H31 = MANOEUVRE HYDRAULIQUE : CAPTEUR P209.

PROGRAMME H31B = MANOEUVRE HYDRAULIQUE : CAPTEUR 003.

EMPLACEMENT ET ROLE DES FUSIBLES EN H31.

FU 10 (0,5A)
Protection secteur
du chargeur de la batterie
d'alarme.
Dim : 5 x 20

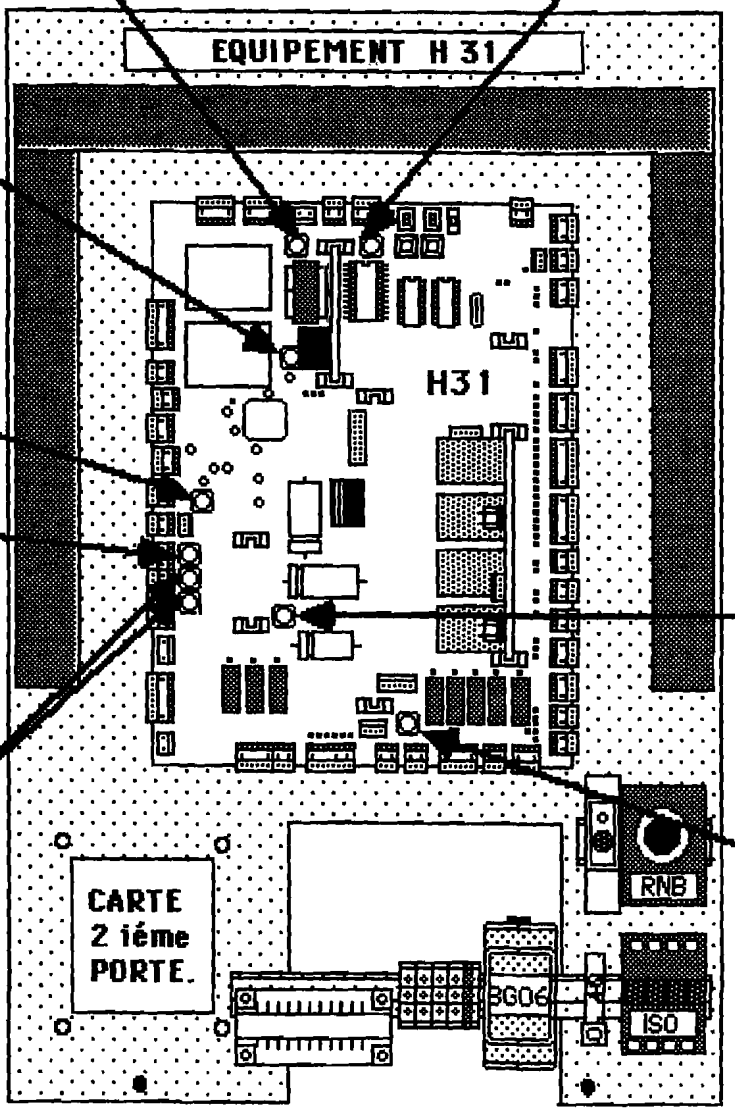
FU 11 (1,6A)
Protection de la
batterie d'alarme.
Dim : 5 x 20

FU 5 (1,6A)
Protection
de l'alimentation
de l'injection du moteur
de porte automatique.
Dim : 5 x 20

FU 1 (2A)
Protection de la chaîne
de sécurité.
Dim : 5 x 20

FU 2 (5A)
Protection de l'alimen-
tation du frein.
Dim : 5 x 20

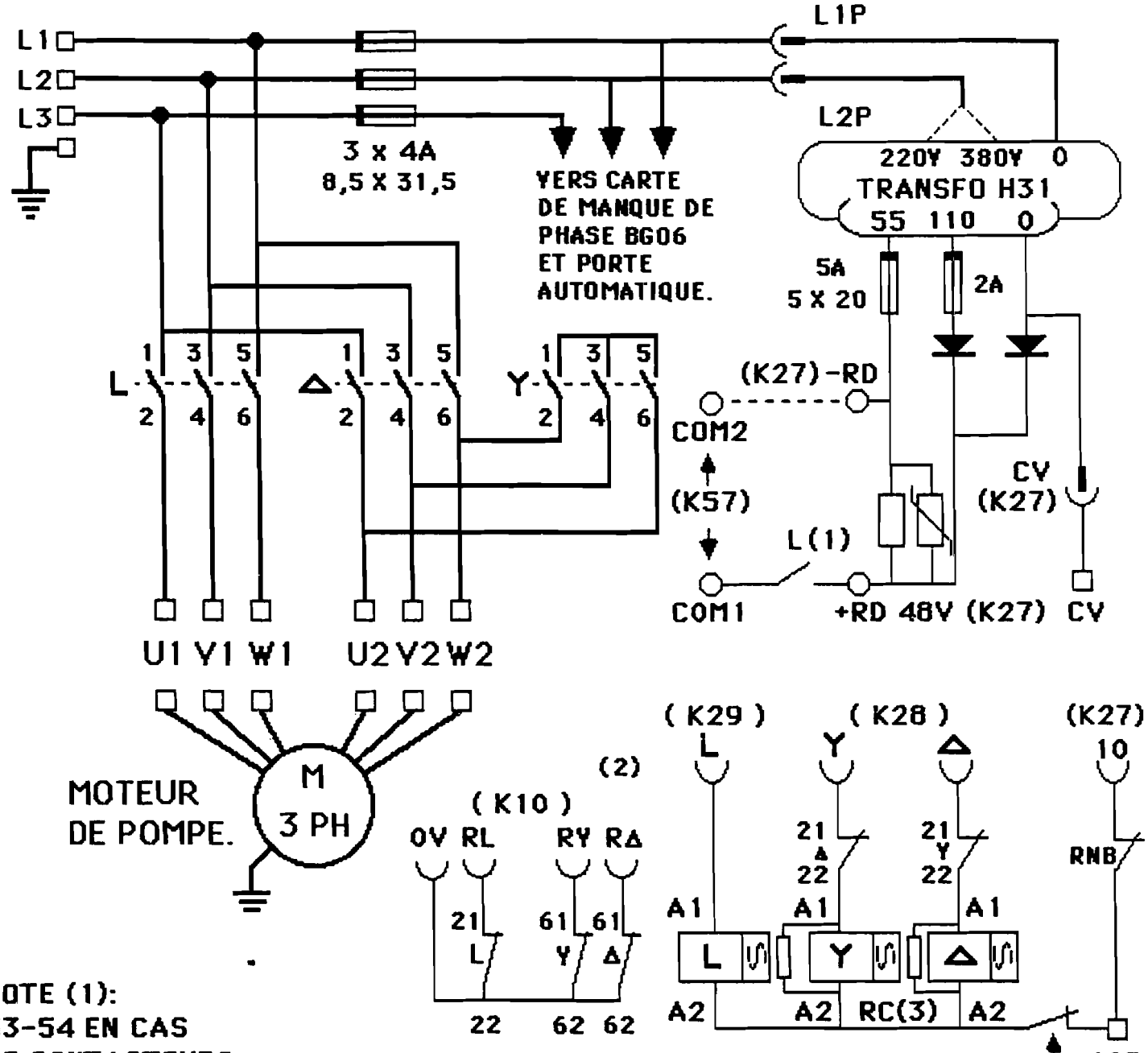
FU 3 (5A) et FU 4 (5A)
Protection des
alimentations
+24 et +5F.
Dim : 5 x 20



FU 9 (2A)
Protection
de l'alimentation
du 24 R.
Dim : 5 x 20

FU 1 (1,6 A)
Protection du
commun des
boutons appel
et envoi.
Dim : 5 x 20

SCHEMA ELECTROMECANIQUE EN DEMARRAGE " ETOILE-TRIANGLE" AVEC THERMIQUE DE PROTECTION.

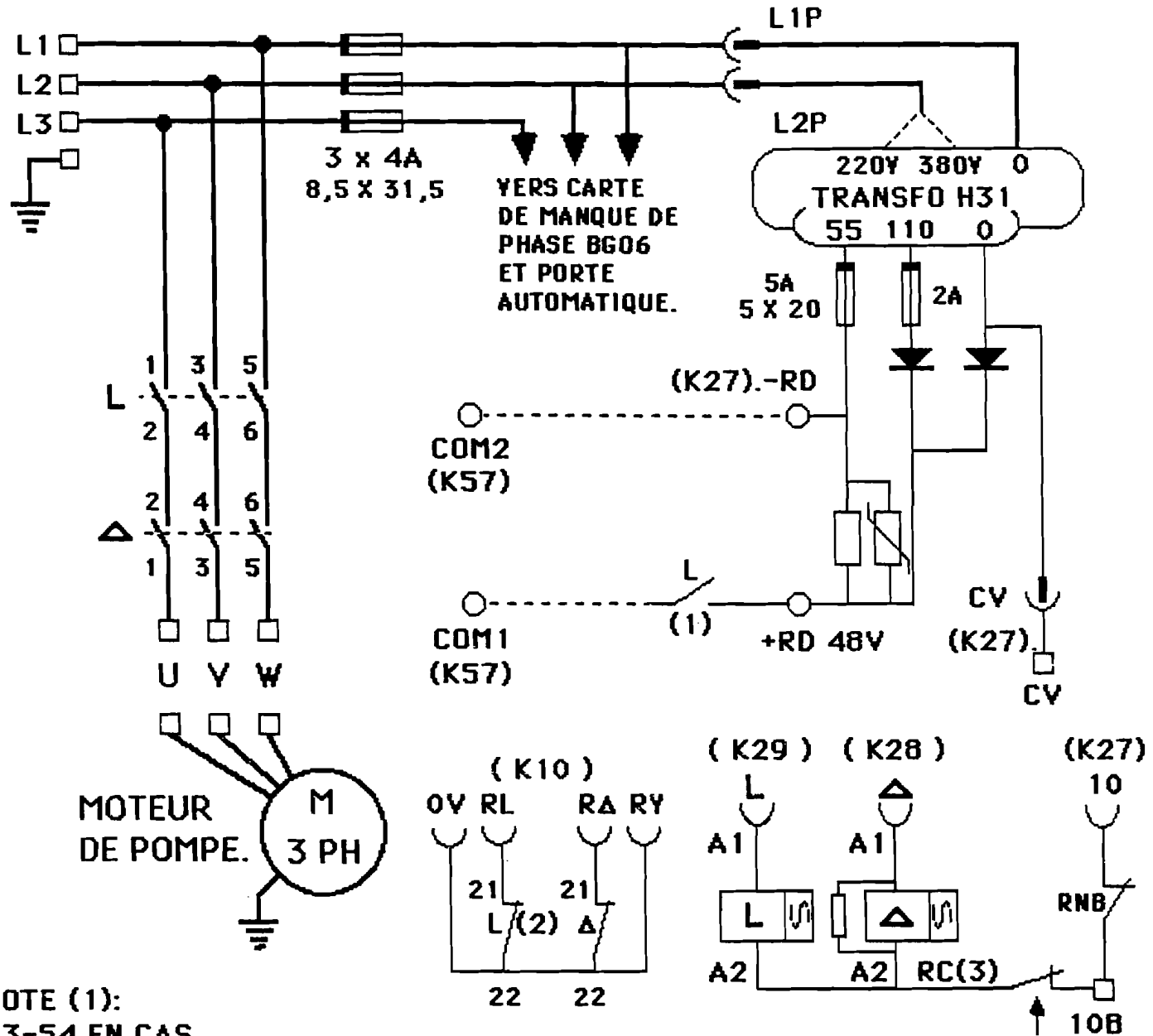


NOTE (1):
53-54 EN CAS DE CONTACTEURS D17 OU D25.
13-14 EN CAS DE CONTACTEURS D40 OU D63.

NOTE (2):
61-62 EN CAS DE CONTACTEURS D17 OU D25.
21-22 EN CAS DE CONTACTEURS D40 OU D63.

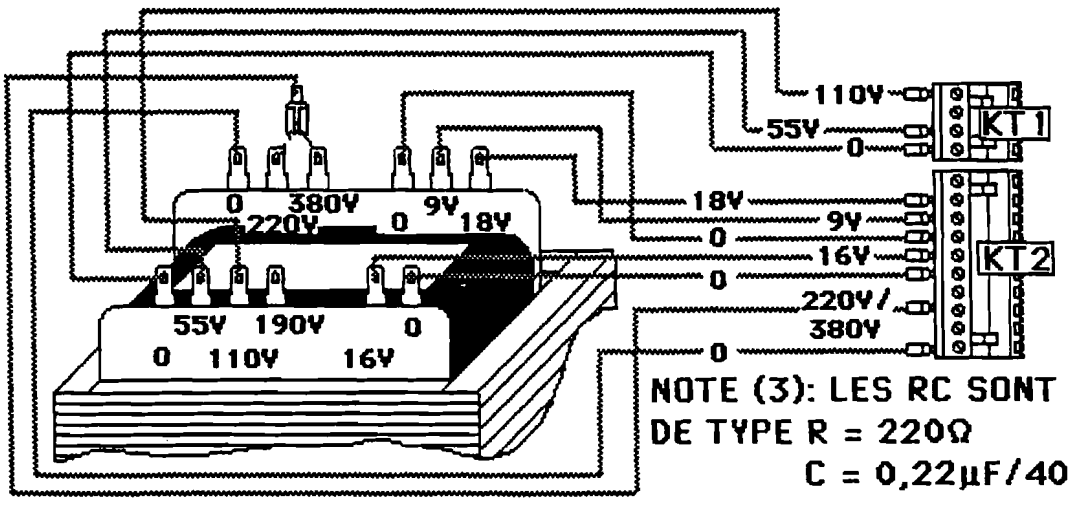
NOTE (3): LES RC SONT DE TYPE R = 220Ω C = 0,22µF/400V.

SCHEMA ELECTROMECANIQUE EN DEMARRAGE " DIRECT " AVEC THERMIQUE DE PROTECTION.



NOTE (1):
53-54 EN CAS
DE CONTACTEURS
D17 OU D25.
13-14 EN CAS
DE CONTACTEURS
D40 OU D63.

NOTE (2):
61-62 EN CAS
DE CONTACTEURS
D17 OU D25.
21-22 EN CAS
DE CONTACTEURS
D40 OU D63.



NOTE (3): LES RC SONT
DE TYPE R = 220Ω
C = 0,22µF/400V

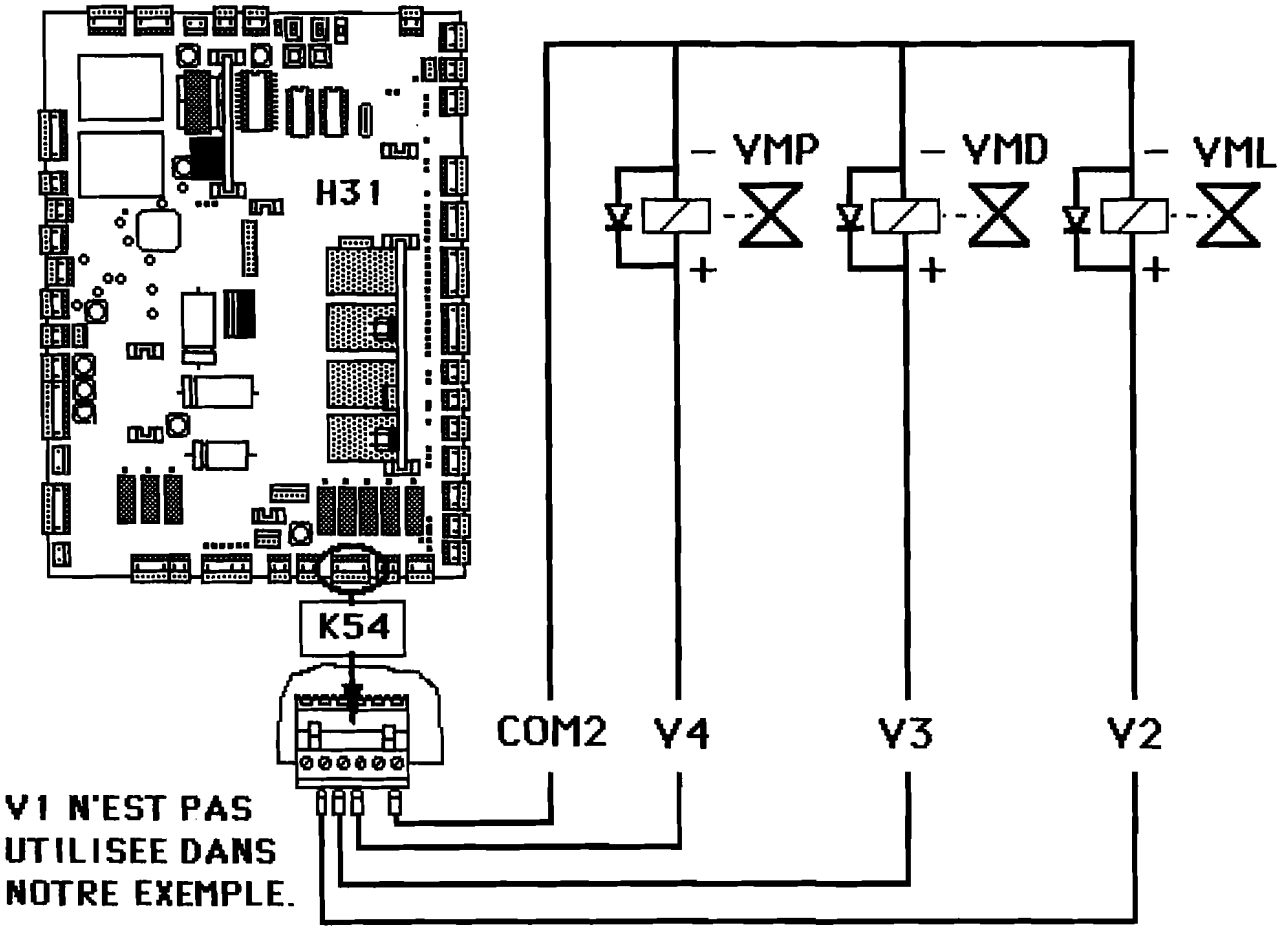
RACCORDEMENT DES ELECTROVANNES.

Lire dans le tableau ci-dessous la correspondance entre les électro-vannes de votre centrale hydraulique et les bornes de raccordements **V1**, **V2**, **V3** et **V4** de la manoeuvre **H31**.

Raccorder en conséquence comme dans l'exemple donné en dessous du tableau.

" H31 "	V1	V2	V3	V4	Type d'hydraulique Adresse 5B.
GMV-MART 3V.		VML	VMD	VMP	00
GMV-MART 4V.					

<u>Raccordement:</u> Exemple pour la centrale GMV-MARTINI 3 Vannes.



SELF DEFENSE CONTRE LES PARASITES ! ! !

DOCUMENT 05
VERSION 02 DU 27 Février 1989.

Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique (Automate programmable, Calculateur etc...) sont sujets à des risques de perturbations parasitaires si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Ces perturbations peuvent venir soit de l'extérieur du système, comme par exemple la fluctuation de la tension du réseau, soit être générées par l'Automatisme lors du pilotage d'un organe de puissance.

De grosses précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTREES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasitaire.

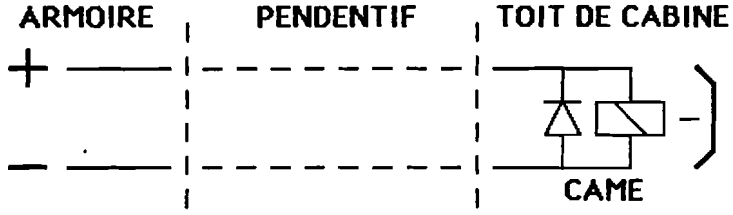
LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINES A LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELES COMMUNEMENT " MANOEUVRE D'ASCENSEUR " N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

IL EST SOUVENT TRES FACILE DE S'OPPOSER A CES " AGRESSIONS " MOYENANT QUELQUES PRECAUTIONS ELEMENTAIRES ET PEU COUTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DEBUT DU CHANTIER.

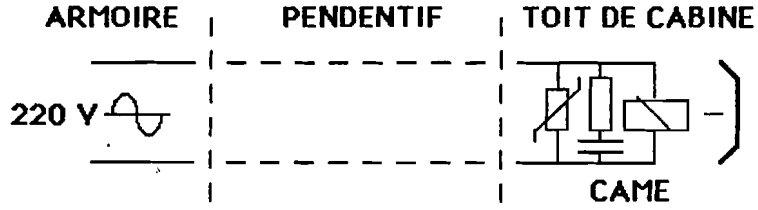
Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manoeuvres AUTINOR , des contacteurs de commande et du pendentif, sous peine de voir votre installation irrémédiablement défaillir aprés un certain temps de bon fonctionnement apparent ! ! ! !

CONCERNANT LA CAME MOBILE.

- ALIMENTEE EN TENSION CONTINUE:
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V/3A) en INVERSE et **le plus près possible** de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



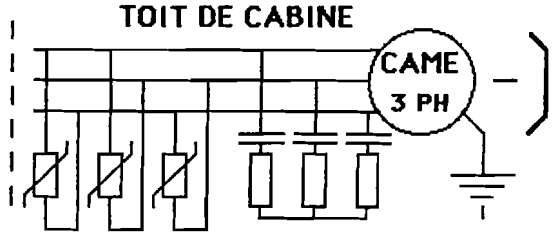
- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE:
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR- RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



- La valeur de la résistance est de 4,7 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,68µF , 630 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE:
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE et le tout monté **le plus prés possible** sur LE TOIT DE LA CABINE !

GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)

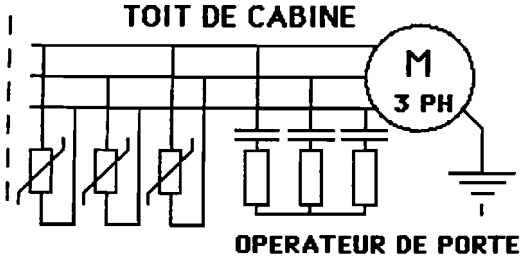


CONCERNANT LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE, SANS FREINAGE:

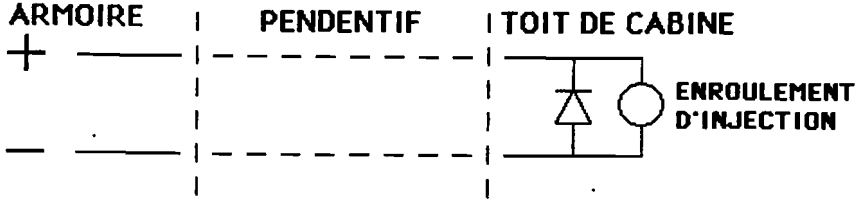
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !

GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)



-ALIMENTE EN TENSION MONO OU TRIPHASEE AVEC FREINAGE PAR INJECTION

Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) en INVERSE et **le plus près possible** sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernent les enroulements du moteur d'opérateur de porte.



CONCERNANT D'AUTRES ORGANES DE PUISSANCE.

TELS QUE DES TAQUETS ANTI-DERIVE UTILISES PARFOIS EN CAS DE SYSTEME HYDRAULIQUE, DES VENTILATEURS D'AERATION, OU TOUT AUTRE SYSTEME CONSOMMANT UN COURANT NON NEGLIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GENERER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFERENTS TYPES D'ENROULEMENTS DE LA MEME FACON QUE VU PRECEDEMMENT !

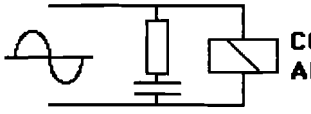
TOUS LES ORGANES DE PUISSANCE QUE NOUS AVONS EVOQUES SONT COMMANDES PAR DES CONTACTEURS MONTES DANS LA MANOEUVRE D'ASCENCEUR.

IL EST EVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ETRE ANTIPARASITEES ! ! ! ! ! ! !

TOUS LES CONTACTEURS **IMPLANTES D'ORIGINE** DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPECIFICATIONS **PRECISEES PAR LE CLIENT** SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIETE AUTINOR !
SI L'UTILISATEUR , DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPERATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MEME FACON ! ! ! ! !

- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION ALTERNATIVE:
Il faut impérativement monter un réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** de la bobine du contacteur.

RESISTANCES 4,7 OHMS
CONDENSATEUR 0,22 µF
400 VOLTS DANS LE CAS
DE CONTACTEURS 110 V



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES PARASITES GENERES PAR LES DIFFERENTS ORGANES DE PUISSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITE DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS EGALEMENT A UNE " DEPOLLUTION RADIO " .

L'EXPERIENCE NOUS A MONTRE QUE LA PROTECTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE EFFECTUEE LE PLUS PRES POSSIBLE DE LA SOURCE D'ENNUIS.
C'EST POUR CETTE RAISON QUE DANS L'ELABORATION DE NOS FUTURS PRODUITS, IL EST PREVU DE NE PLUS METTRE LES CONDENSATEURS DESTINES AU DEPARASITAGE DES MOTEURS DE PORTES DANS L'ARMOIRE.

CONCERNANT LA SEPARATION DES PENDENTIFS.

Les organes pilotés par les contacteurs sont alimentés par des fils qui passent dans le pendentif.....

D'autres fils conducteurs du pendentif ne véhiculent non pas des courants forts pour activer des organes de puissance, mais des "INFORMATIONS" électriques par courants faibles. Ces informations sont l'état des fins de courses portes nécessaire à la gestion de l'opérateur de portes automatiques ou les envois cabine par exemple.

Pour situer la différence d'importance entre les deux types de courants, certains moteurs d'opérateurs peuvent consommer 3 ampères alors que le courant qui sert d'information quant à l'état du fin de course fermeture porte ne vaut que 3 milliampères.
Il existe dans cet exemple tout à fait banal un rapport de 1 à 1000.

Ce rapport est souvent encore plus élevé notamment si on considère les courants de transitions au début de l'alimentation d'un organe de puissance. Il est clair que les gros courants influenceront les petits par induction si on ne prend pas soin de les séparer.

LE FAIT DE NE PAS SEPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MENERA A :

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERRONEES A LA MANOEUVRE,

- LA DEGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ELECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT (DE 3 JOURS A QUELQUES MOIS).

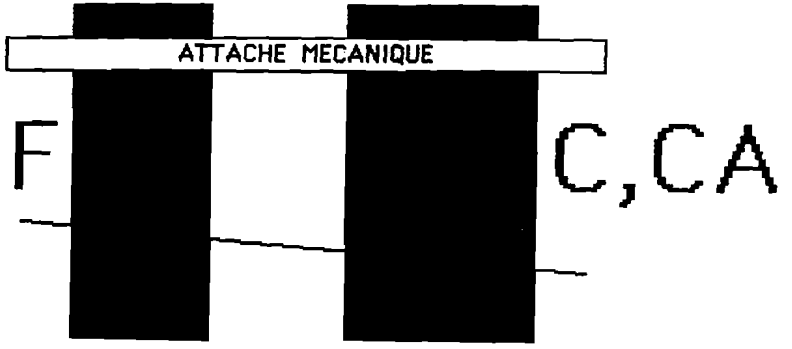
LES CONSEQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONTIONNEMENTS " BIZARRES " DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRREMEDIABLEMENT LA PANNE ! ! ! !

EN RESUME, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VEHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS OUBLIER LA LUMIERE CABINE ET LA CHAINE DE SECURITE. . . . . DOIVENT IMPERATIVEMENT ETRE SEPARES DES AUTRES CONDUCTEURS VEHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.

Pour vous aider à différencier les courants forts des courants faibles, la Société **AUTINOR**, dans ses " Schéma-blocs de raccordements " livrés avec chaque armoire dans la notice de Montage , a représenté en traits fins les courants faibles et en traits forts les courants importants.

LES PENDENTIFS DOIVENT ETRES SEPARES SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERA POUR LE FAIRE DANS LA GAINE COMME INDIQUE CI-DESSOUS:

UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS
" COURANTS FORTS".



UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS
" COURANTS FAIBLES "

DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES " MI-COURSE " , ON PRENDRA EGALEMENT SOIN DE SEPARER LES FILS.

Les précautions effectuées plus haut méritent d'être prises jusqu'au niveau de l'armoire. En effet, évitons de croiser les fils dans tous les sens derrière l'armoire et laissons un peu de mou pour faciliter la maintenance.

CONCERNANT LES FILS DE TERRE.

La cabine doit être reliée à la terre par le fil vert et jaune qui passe également dans le pendentif. Il est souhaitable de faire passer un fil de terre par pendentif.

CONCERNANT LES FILS NON UTILISES.

Les autres fils restés libres doivent impérativement être reliés à la terre **DU COTE DE L'ARMOIRE** et non des deux pour plus d'efficacité constatée par expérience.

FACILITES CONCERNANT LE MONTAGE DES COMPOSANTS.

UN GRAND NOMBRE DE NOS CLIENTS PRENANT CES PRECAUTIONS, NOUS ONT DEMANDE DE REALISER UN PETIT CIRCUIT IMPRIME POUVANT SUPPORTER LES RESEAUX CONDENSATEUR-RESISTANCE SERIE AINSI QUE LES GEMOVS. CE CIRCUIT DONT LE BUT EST DE SIMPLIFIER LE MONTAGE DES COMPOSANTS EST DISPONIBLE CHEZ AUTINOR SOUS LA REFERENCE " P 253 " .

LE RESEAU: RESISTANCE (220Ω) montée en série avec un CONDENSATEUR (0,33µF, 400VOLTS) est également disponible chez AUTINOR sous la référence " P213 ".

Liste des Entrées et des Sorties de la H31 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrémité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve l'Entrée ou la Sortie. On indique la page où trouver des informations complémentaires sur l'Entrée ou la Sortie.

BPA1: Blocage Porte Automatique 1. Ad FD bit7
BPA2: Blocage Porte Automatique 2. Ad FD bit7

CAA: Entrée CApteur A. Ad 11 bit0 Page207
CAB: Entrée CApteur B. Ad 11 bit1 Page207
CAM: Sortie relais de CAme Mobile. Ad 13 bit3 Page210
CL: Sortie voyant occupé. Ad 15 bit1 Page212
COI.1: Entrée COIncement porte 1. Ad OF bit3 Page205
COI.2: Entrée COIncement porte 2. Ad 10 bit3 Page206
CREP: Sortie Commun REpétiteur de Position. Ad 13 bit7 Page210
CS1: Entrée Cellule de porte 1. Ad OF bit2 Page205
CS2: Entrée Cellule de porte 2. Ad 10 bit2 Page206
C0-C7: Entrées Envois Cabines 0 à 7. Ad 00 Page200 bit 0 à 7

DEF: Sortie DEFaut. Ad 15 bit4 Page212
DNH: Défaut de Niveau d'Huile. Ad OD bit4 Page203
DIX: Entrée " 10 " de la chaine de sécurité. Ad 12 bit2 Page208
D0-D7: Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 0 à 7. Ad 06 Page201 bit 0 à 7

ECOTAC: Sortie ECOnomiseur TACquets. Ad 61 bit7 Page215
ED: Entrée contact " ED ". Ad OC bit5 Page202
EXD: Entrée EXtrême Descente. Ad 11 bit3 Page207
EXM: Entrée EXtrême Montée. Ad 11 bit2 Page207

FCFE1: Entrée Fin de Course FErmeture porte1. Ad OF bit1 Page205
FCFE2: Entrée Fin de Course FErmeture porte2. Ad 10 bit1 Page206
FCOU1: Entrée Fin de Course OUverture porte1. Ad OF bit0 Page206
FCOU2: Entrée Fin de Course Ouverture porte2. Ad 10 bit0 Page207
FD: Sortie Flèche Descente. Ad 14 bit5 Page211
FE1: Sortie relais FErmeture porte 1. Ad 13 bit5 Page210
FE2: Sortie relais FErmeture porte 2. Ad 14 bit1 Page212
FF1: Entrée Fermeture Forcée porte 1. Ad OF bit4 Page205
FF2: Entrée Fermeture Forcée porte 2. Ad 10 bit4 Page206
FM: Sortie Flèche Montée. Ad 14 bit4 Page211
FREV: Entrée Fin de course REVision Haut. Ad OC bit6 Page202

GD: Entrée Graissage Descente. Ad OC bit1 Page202
GM: Entrée Graissage Montée Ad OC bit2 Page202
GONG: Sortie GONG. Ad 14 bit6 Page211

HUIT: Entrée " 8 " de la chaine de sécurité. Ad 12 bit1 Page208

IGV: Entrée Inspection en Grande Vitesse. Ad OE bit4 Page204
INH1: Ad 13 bit2 Page210
INH2: Ad 14 bit2 Page211
INS: Entrée INSpection. Ad OC bit3 Page202

L: Sortie relais Ligne. Ad 61 bit2 Page215
LU: Sortie relais LUmière cabine. Ad 13 bit6 Page210

MAN: Entrée MANoeuvre de rappel. Ad OC bit4 Page202
MASS: Entrée relais de MASSe. Ad OC bit0 Page203
MHS: Entrée Mise Hors Service. Ad OE bit1 Page209
MTH: Entrée Mesure Température de l'Huile. Ad 12 bit4 Page208
M0-M7: Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 0 à 7. Ad 03 Page200 bit 0 à 7

NS: Entrée Non-Stop. Ad 62 bit1 Page209
NHM: Niveau d'Huile Minimum. Ad OD bit3 Page203

OU1: Sortie relais OUverture porte 1. Ad 13 bit4 Page210
OU2: Sortie relais OUverture porte 2. Ad 14 bit0 Page212

PH: Entrée relais de PHase. Ad OD bit5 Page203
POM: Entrée POMpier. Ad OE bit0 Page205
POS0-POS7: Sorties POSitionnement niveaux 0 à 7. Ad 1F Page214 bit 0 à 7
PRIC: Sortie PRIorité Cabine. Ad 62 bit2 Page209

QC0-QC7: Sorties Quittances Cabines niveaux 0 à 7. Ad 16 Page213 bit 0 à 7
QD0-QD7: Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 0 à 7. Ad 1C Page214 bit 0 à 7
QM0-QM7: Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 0 à 7. Ad 19 Page213 bit 0 à 7

RA: Entrée contrôle contacteur Triangle. Ad OD bit0 Page204
RF: Sortie RonFleur de surcharge. Ad 15 bit2 Page212
RL: Entrée contrôle contacteur Ligne. Ad OD bit2 Page203
RKISO: Entrée contrôle du contacteur d'ISO. Ad OE bit7 Page204
RY: Entrée contrôle contacteur Etoile. Ad OD bit1 Page203
RZONE: Entrée Relais de ZONE donnée par le capteur PO1. Ad OE bit6 Page204

SH8: Sortie SHuntage du " 8 ". Ad 13 bit0 Page211
SIX: Entrée " 6 " de la chaine de sécurité. Ad 12 bit0 Page208
STH: Entrée Sonde THermique ou thermocontact de sécurité. Ad 12 bit3 Page208

SU: Entrée SUrcharge. Ad OC bit7 Page202
SUSD: Entrée SUSpension Départ. Ad OE bit1 Page204

Δ(T): Sortie relais Triangle. Ad 61 bit1 Page215
TACQ1: Entrée contrôle TACQuet 1. Ad OE bit3 Page204
TACQ2: Entrée contrôle TACQuet 2. Ad OE bit2 Page204

VHS: Sortie Voyant Hors Service. Ad 14 bit3 Page211
VPMP: Sortie Voyant POMPier. Ad 15 bit0 Page213
VSU: Sortie Voyant SUrcharge. Ad 15 bit3 Page212
V1: Sortie Vanne 1. Ad 61 bit3 Page215
V2: Sortie Vanne 2. Ad 61 bit4 Page215
V3: Sortie Vanne 3. Ad 61 bit5 Page215
V4: Sortie Vanne 4. Ad 61 bit6 Page215

Y: Sortie relais Etoile. Ad 61 bit0 Page215

ZONI: Sortie ZOne de Mouvement Isonivelage. Ad 13 bit1 Page210

ADRESSES DES ENTREES ET DES SORTIES EN H31.

	ENTREES		ENTREES		ENTREES		ENTREES	
	bit7	bit6	bit5	bit4	bit3	bit2	bit1	bit0
00	C7	C6	C5	C4	C3	C2	C1	C0
01								
02								
03	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
04								
05								
06	D7	D6	D5	D4	D3	D2	D1	M0
07								
0C	SU	$\overline{FREV}$	$\overline{ED}$	$\overline{MAN}$	$\overline{INS}$	GM	GD	$\overline{MASS}$
0D			$\overline{PH}$	DNH	NHM	RL	RY	RA
0E	RKISO	RZONE		IGV	TACQ2	TACQ1	SUSD	$\overline{POM}$
0F			BPA1	FF1	COI1	CS1	FCFE1	FCOU1
10			BPA2	FF2	COI2	CS2	FCFE2	FCOU2
11					EXD	EXM	CAB	CAA
12				$\overline{MTH}$	$\overline{STH}$	DIX	HUIT	SIX
62						IGV	TACQ2	TACQ1
	SORTIES		SORTIES		SORTIES		SORTIES	
	bit7	bit6	bit5	bit4	bit3	bit2	bit1	bit0
13	CREP	LU	FE1	OU1	CAM	INH1	ZOMI	SH8
14		GONG	FD	FM	VHS	INH2	FE2	OU2
15				DEF	VSU	RF	CL	VPMP
16	QC7	QC6	QC5	QC4	QC3	QC2	QC1	QC0
17								
18								
19	QM7	QM6	QM5	QM4	QM3	QM2	QM1	QM0
1A								
1B								
1C	QD7	QD6	QD5	QD4	QD3	QD2	QD1	QD0
1D								
1E								
1F	POS7	POS6	POS5	POS4	POS3	POS2	POS1	POS0
60								
61	$\overline{ECOTAC}$	V4	V3	V2	V1	L	Δ	Y

Liste des Paramètres de la H31 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrémité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve le paramètre. On indique également la page où trouver des informations complémentaires.

AMPSEC1: Arrêt du Mouvement de Porte 1 sur arrivée des SECurités ? Ad 40 bât1 Page187

AMPSEC2: Arrêt du Mouvement de Porte 2 sur arrivée des SECurités ? Ad 60 bât1 Page194

APCL: Appels Paliers CLignotent ? Ad 08 bât6 Page173

BLOCAG: Manoeuvre BLOCAGe ? Ad 07 bât7 Page172

CAADDEF: Code de l'Avant Avant Dernier DEFaut. Ad 7E Page198

CABVID: Option CABine VIDe ? Ad 63 bât7 Page194

CADDEF: Code de l'Avant Dernier DEFaut. Ad 01 Page170

CDDEF: Code du Dernier DEFaut. Ad 00 Page170

CDEFPA: Code du DEFaut le Plus Ancien. Ad 7F Page198

COMDEM: COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de droite). Ad 22 Page182

COMDEM: COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres du milieu). Ad 23 Page182

COMDEM: COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de gauche). Ad 24 Page182

DCOPRO: Défauts COntacteurs PROvisoir ? Ad 07 bât6 Page172

DEMDIR: DEMarrage DIRecte ? Ad 5C bât1 Page195

DNH: Option Défaut Niveau d'Huile ? Ad 5C bât3 Page192

EFFNSEL: EFFacement Non SELectif ? Ad 08 bât3 Page174

FLPDP: FLèches Prochain DéPart ? Ad 08 bât4 Page173

FLCLIG: FLèches CLIGnotantes ? Ad 08 bât5 Page173

GONGAR: GONG à l'ARrêt ? Ad 09 bât7 Page174

ISPPRO: IntéGrateur Portes PROvisoir ? Ad 09 bât6 Page174

IPF: Isonivelage Porte Fermée ? Ad 08 bât1 Page174

IPO: Isonivelage Porte Ouverte ? Ad 08 bât0 Page174

ISO: ISOnivelage ? Ad 02 bât5 Page170

Masques des Appels Paliers "Descente" 0 à 7. Ad 16 bât0 à 7 Page179

Masques des Appels Paliers " Montée " 0 à 7. Ad 13 bât 0 à 7 Page178

Masques des Envois Cabines 0 à 7. Ad 10 bât 0 à 7 Page178

MHSPF: Mise Hors Service Porte Fermée ? Ad 09 bât2 Page175

MPVHZ: Mouvement " PV " Hors Zone de déverrouillage ? Ad 07 bât2 Page173

MSTPMP1: Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 1 ? Ad 40 bât2 Page187

MSTPMP2: Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 2 ? Ad 60 bât2 Page193

MSTPRP1: Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 1 ? Ad 40 bât0 Page187

MSTPRP2: Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 2 ? Ad 60 bât0 Page194

NBOPER: NomBre d'OPERateurs ? Ad 03 Page171

NIVINF: NIVeau INFérieur ? Ad 05 Page171

NIVMHS: NIVeau de Mise Hors Service Ad43 Page188

NIVRAU: NIVeau de Rappel AUtomatique ? Ad 20 Page181

NIVSUP: NIVeau SUPérieur ? Ad 04 Page171

NUMAR0: NUMéro de l'ARMoire. Année de production. Ad 25 Page182

NUMAR1: NUMéro de l'ARMoire. Mois de production- Centaine du Numéro de position. Ad 26 Page182

NUMAR2: NUMéro de l'ARMoire. Numéro de position. Ad 27 Page183

NVPRIN: NiVeau PRINcipal ? Ad 06 Page171

OPB612: OPtion Flèches + Gong carte B612 ? Ad 5C bât4 Page

OPB613: OPtion 2ième Porte Auto carte B613. Ad 5C bât2 Page

OPED: OPtion ED ? Ad07 bât1 Page173

OPFREV: OPtion Fin de course REVision ? Ad 07 bât3 Page172

OPTMAN: OPTion MANoeuvre de rappel ? Ad 07 bât4 Page172

OPTPOM: OPTion POMpier ? Ad 09 bât3 Page175

OPTSP: OPTion Suspension Palière ? Ad 07 bât5 Page172

OUAVAR: Option OUverture AVant ARrêt ? Ad 02 bât1 Page170

OUAVAP1NO: OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau 0 ? Ad 48 bât3 Page190

OUAVAP1NXX: OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau XX ? Ad XX bât3 Page190

OUAVAP1NO7: OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau 07 ? Ad 4F bât3 Page190

OUAVAP2NO: OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau 0 ? Ad 68 bât3 Page196

OUAVAP2NXX: OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau XX ? Ad XX bât3 Page197

OUAVAP2NO7: OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau 07 ? Ad 6F bât3 Page197

OUNSIMNOO: OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 00 ? Ad 48 bât0 Page190

OUNSIMNXX: OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau XX ? Ad XX bât0 Page190

OUNSIMNO7: OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 07 ? Ad 4F bât0 Page190

OUNSIMNOO: OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 00 ? Ad 68 bât0 Page197

OUNSIMNXX: OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau XX ? Ad XX bât0 Page197

OUNSIMNO7: OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 07 ? Ad 6F bât0 Page197

OUVPRE: Option RéOUVerture sur PREsence ? Ad 07 bât0 Page173

P1SFCFE: Porte 1 Sens Fin de Course FErmeture ? Ad 40 bât4 Page186

P2SFCFE: Porte 2 Sens Fin de Course FErmeture ? Ad 60 bât4 Page193

P1SFCOU: Porte 1 Sens Fin de Course OUverture ? Ad 40 bât5 Page186

P2SFCOU: Porte 2 Sens Fin de Course OUverture ? Ad 60 bât5 Page193

PFLSGV: Pas de FLèches de Sens en GV. Ad 09 bât4 Page175

PMAFCP1: Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte 1 ? Ad 40 bât3 Page187

PMAFCP2: Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte 2 ? Ad 60 bât3 Page193

PORCAB1NO: PORte CABine 1 au Niveau 0 ? Ad 48 bât4 Page190

PORCAB1NX: PORte CABine 1 au Niveau X ? Ad XX bât4 Page190

PORCAB1N7: PORte CABine 1 au Niveau 07 ? Ad 4F bât4 Page190

PORCAB2NO: PORte CABine 2 au Niveau 0 ? Ad 68 bât4 Page196

PORCAB2NX: PORte CABine 2 au Niveau X ? Ad XX bât4 Page197

PORCAB2N7: PORte CABine 2 au Niveau 07? Ad 6F bât4 Page197

Programmation des " PV " Croisées des entres-niveaux 0-1 à 7-8. Ad 1A bât 0 à 7 Page180

PVCRB: PV CRoisées entre-niveau Bas ? Ad 19 bât0 Page180

PVCRH: PV CRoisées entre-niveau Haut ? Ad 19 bât1 Page179

RAMDEM: RAMassage Descente Et Montée ? Ad 5C bât7 Page192

RAMDES: RAMassage DEScente ? Ad 5C bât6 Page192

RCAM00: Retard CAMe porte1et2au niveau 0 ? Ad 48 bât7 Page189

RCAM0X: Retard CAMe porte1et2au niveau X ? Ad 4X bât7 Page189

RCAM07: Retard CAMe porte1et2au niveau 7 ? Ad 4F bât7 Page189

REPT00: REPeTiteur de position au niveau 00 ? Ad 28 Page183

REPTXX: REPeTiteur de position au niveau XX ? Ad XX Page183

REPT07: REPeTiteur de position au niveau 07 ? Ad 27 Page183

RGPT: Option RGPT ? Ad 40 bât7 Page186

SER1IN00: SERvice 1 INterdit au Niveau 00 ? Ad 48 bât1 Page190

SER1INXX: SERvice 1 INterdit au Niveau XX ? Ad XX bât1 Page190

SER1IN07: SERvice 1 INterdit au Niveau 07 ? Ad 4F bât1 Page190

SER2IN00: SERvice 2 INterdit au Niveau 00 ? Ad 68 bât1 Page196

SER2INXX: SERvice 2 INterdit au Niveau XX ? Ad XX bât1 Page197

SER2IN07: SERvice 2 INterdit au Niveau 07 ? Ad 6F bât1 Page197

SHTCS: Option SHunTage de CS ? Ad 63 bât6 Page194

STP1OUN00: STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 00 ? Ad 48 bât2 Page190

STP1OUNXX: STationnement Porte 1 OUverte au Niveau XX ? Ad XX bât2 Page190

STP1OUN07: STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 07 ? Ad 4F bât2 Page190

STP2OUN00: STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 00 ? Ad 68 bât2 Page196

STP2OUNXX: STationnement Porte 2 OUverte au Niveau XX ? Ad XX bât2 Page197

STP2OUN07: STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 07 ? Ad 6F bât2 Page197

TAQUET: Option TAQUETs ? Ad 5C bât0 Page192

TARMVT: Tempo d'ARrêt du MouVemenT ? Ad 59 Page191

TCAPGV: Temporisation CAPteur en " GV " ? Ad 0E Page177

TCAPPV: Temporisation CAPteur en " PV " ? Ad 0F Page178

TDEMET: Tempo de DEMarrage Etoile Triangle? Ad 58 Page191

TFR8: Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 8 " ? Ad 45 Page188

TFR10: Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 10 " ? Ad 1E Page181

T6ON6:	Temporisation du GONG ?	Ad 21	Page182
TIG:	Temporisation d'intéGrateur ?	Ad 0A	Page175
TIGPO1:	Temporisation IntéGrateur POrte 1 ?	Ad 47	Page189
TIGPO2:	Temporisation IntéGrateur POrte 2 ?	Ad 67	Page196
TIRP1:	Tempo d'Inversion Relais Porte 1 ?	Ad 44	Page188
TIRP2:	Tempo d'Inversion Relais Porte 2 ?	Ad 64	Page195
TINS:	Temporisation d'INSpection ?	AD 0D	Page177
TPLU:	TemPo LUmière automatique ?	Ad 0C	Page177
TPMPVM:	Tempo de Prolongation du Mouvement PV en Montée ?	Ad 5A	Page191
TPO1:	Temporisation de la POrte 1?	Ad 41	Page187
TPO2:	Temporisation de la POrte 2?	Ad 61	Page194
TPRAU:	TemPorisation de Rappel AUtomatique ?	Ad 1F	Page181
TRAUNO:	Tempo de Rappel AUtomatique au Niveau 0.	Ad 5E	Page192
TPV:	Temporisation de Petite Vitesse ?	Ad 0B	Page177
TREP1:	Temporisation sur REouverture de la Porte 1 ?	Ad 42	Page187
TREP2:	Temporisation sur REouverture de la Porte 2 ?	Ad 62	Page192
TSCMT:	Temporisation de SCMT portes ?	Ad 46	Page189
TYPHYD:	TYPe d'HYDraulique.	Ad 5B	Page191
TYPOMP:	TYpe de POMPier ?	Ad 09 bât 1 et 0.	Page175
VERSTF1:	VERrouillage Sur Temoin Fermeture de la porte 1 ?	Ad 40 bât6	Page186
VERSTF2:	VERrouillage Sur Temoin Fermeture de la porte 2 ?	Ad 60 bât6	Page193

PARAMETRES SPECIFIQUES A L'UTILISATION DE LA BANDE CRANTEE ASSOCIEE AU CAPTEUR D03 ET AU PROGRAMME H31 B.

ATTENTION ! ADRESSES UNIQUEMENT VALABLES AVEC LE PROGRAMME H31 B, 8 NIVEAUX.

ALTITUDE DU NIVEAU 0: AD 35 ET 34.
ALTITUDE DU NIVEAU 1: AD 37 ET 36.
ALTITUDE DU NIVEAU 2: AD 39 ET 38.
ALTITUDE DU NIVEAU 3: AD 3B ET 3A.
ALTITUDE DU NIVEAU 4: AD 3D ET 3C.
ALTITUDE DU NIVEAU 5: AD 3F ET 3E.
ALTITUDE DU NIVEAU 6: AD 55 ET 54.
ALTITUDE DU NIVEAU 7: AD 57 ET 56.

ZDEVER: AD 7B (ZONE DE DEVERROUILLAGE).
ZONARD: AD 77 (ZONE D'ARRET DESCENTE).
ZONARM: AD 76 (ZONE D'ARRET MONTEE).
ZONPV: AD 75 ET 74 (ZONE PETITE VITESSE).
ZONIST: AD 7A (ZONE D'HISTERESIS).

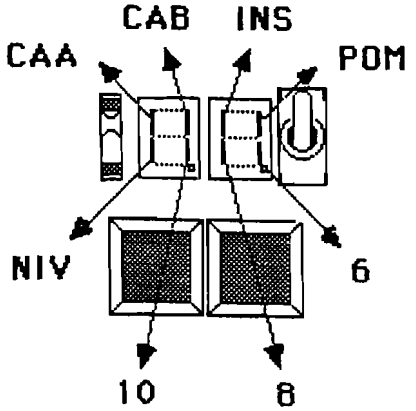
PARAMETRES LIES A L'ISONIVELAGE.

BNDISO: AD 1C (BOND D'ISONIVELAGE).
ZONARI: AD 7B (ZONE DARRET ISONIVELAGE).

PARAMETRES LIES AUX DISTANCES DE RALENTISSEMENT.

DMINV2: AD 7D ET 7C (DISTANCE MINIMUM POUR UTILISER V2)
ZONPV1: AD 1B ET 1A (ZONE PETITE VITESSE 1).
ZONPV2: AD 75 ET 74 (ZONE PETITE VITESSE 2).* FR-> FREV

On rappelle que le compteur d'Altitude " POSCAB " se trouve aux l'adresses 23 et 22, le petit switch étant positionné vers le haut.



MINI-BLOC à l'adresse FF.

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	CDDEF		CODE DU DERNIER DEFAUT.					
01	CADDEF		CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAUT.					
02			ISO				OUAVAR	
03							NBOPER	
04		NIVSUP	NIVEAU SUPERIEUR					
05		NIVINF	NIVEAU INFERIEUR					
06		NVPRIN	NIVEAU PRINCIPAL					
07	BLOCA6	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPFREV	MPVHZ	OPED	OUVPRE
08	2V	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL		IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO		PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A		TIG	TEMPO D'INTEGRATEUR (EN SECONDES).					
0B		TPV	TEMPO PETITE VITESSE (EN SECONDES).					
0C		TPLU	TEMPO DE LUMIERE AUTOMATIQUE (EN SECONDES).					
0D		TINS	TEMPO D'INSPECTION (EN SECONDES).					
0E		TCAPGV	TEMPO CAPTEUR GRANDE VITESSE (BONDS DE100MS)					
0F		TCAPPV	TEMPO CAPTEUR PETITE VITESSE (BONDS DE100 MS)					
10	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 7 à 0.							
11								
12								
13	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 7 à 0.							
14								
15								
16	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 7 à 1.							
17								
18								
19							PVCRH	PVCRB
1A	PROGRAMMATION DE PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX7-6/0-1							
1B								
1C								
1D								
1E		TFR10.	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 10 ".					
1F		TPRAU	TEMPORISATION DE RAPPEL AUTOMATIQUE(SECONDE)					
20	FACE1	FACE2	NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE.					
21		T6ON6	TEMPORISATION DU GONG (BONDS DE 100 MS)...					
22	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE DROITE.						
23	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DU MILIEU.						
24	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE GAUCHE						
25	NUMARO	ANNEE DE PRODUCTION.						
26	NUMAR1	MOIS DE PRODUCTION EN HEXA- CENTAINE DU NUMERO DE POS.						
27	NUMAR2	NUMERO DE POSITION.						
28	REPT00	REPETITEUR AU NIVEAU 00.						
-	REPTXX	REPETITEUR AU NIVEAU XX.						
2F	REPT07	REPETITEUR AU NIVEAU 07.						

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
40	RGPT	VERSTF1	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41		TPO1	TEMPORISATION DE PORTE 1 (EN SECONDES).					
42		TREP1	TEMPO DE REOUVERTURE PORTE 1 (EN SECONDES).					
43	FACE1	FACE2	NIVEAU DE MISE HORS SERVICE.					
44		TIRP1	TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 1.					
45		TFR8	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 8 ".					
46		TSCMT	TEMPO DE SCMT.					
47		TIGPO1	TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 1.					
48	RCAME0			POR - CAB1NO	OUAVA- P1NO	STP1- OUNO	SER1- INO	OUN- SIMNO
XX	RCAMEX			POR - CAB1NXX	OUAVA- P1NXX	STP1- OUNXX	SER1- INXX	OUN- SIMNXX
4F	RCAME7			POR - CAB1NO7	OUAVA- P1NO7	STP1- OUNO7	SER1- INO7	OUN- SIMNO7
58	TDEMET	TEMPO DE DEMARRAGE ETOILE-TRIANGLE (0,1S).						
59	TARMVT	TEMPO D'ARRET DU MOUVEMENT (10 MS).						
5A	TPMPVM	TEMPO DE PROLONGATION DU MOUVEMENT PV MONTEE (10MS)						
5B	TYPHYD	TYPE D'HYDRAULIQUE.						
5C	RAMDEM	RAMDES		OPBG12	DNH	OPBG13	DEMDIR	TAQUET
5D			FR MHS	FR PRIC	FR INS	SJ MHS	SJ PRIC	SJ INS
5E	TRAUNO	TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0 (1MN).						

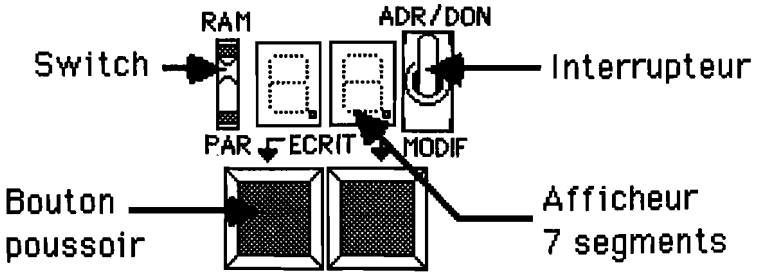
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
60		VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP2	MSTPMP2	AMPSEC2	MSTPRP2
61		TPO2	TEMPORISATION DE PORTE 2.					
62		TREP2	TEMPORISATION DE REOUVERTURE PORTE 2.					
63	CABVID	SHTCS						
64		TIRP2	TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 2.					
65		TFR8	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 8 ".					
66		TSCMT	TEMPO DE SCMT.					
67		TIGPO2	TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 2.					
68				POR - CAB2NO	OUAVA- P2NO	STP2- OUNO	SER2- INO	OUN- SIMNO
XX				POR - CAB2NXX	OUAVA- P2NXX	STP2- OUNXX	SER2- INXX	OUN- SIMNXX
6F				POR - CAB2NO7	OUAVA- P2NO7	STP2- OUNO7	SER2- INO7	OUN- SIMNO7
7E	CODE DU 3ième DEFAUT LE PLUS ANCIEN.							
7F	CODE DU 4ième DEFAUT LE PLUS ANCIEN.							

MINIBLOC

	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
38	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
39	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3A	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3B	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIAN	ILE
3C	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIAN	ILE
3D	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIAN	ILE
3E	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIAN	ILE
3F	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIAN	ILE

UTILISATION DE L'OUTIL DE COMMUNICATION.

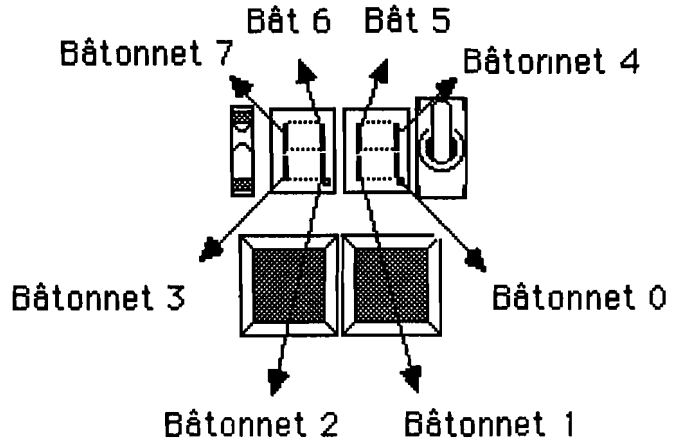


Comment lire une information sur la " H31 " ?

1- Trouver son adresse dans la liste fournie.
2- Vérifier que l'interrupteur est mis sur **ADR/DON** vers le **haut**.
3- Afficher l'adresse sur les **2** digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à modifier.
2,5 secondes aprés, apparait le contenu de l'adresse que vous avez sélectionné.

Comment modifier une information sur la " H31 " ?

1- Trouver son adresse dans la liste fournie.
2- Sélectionner l'adresse comme précédemment décrit.
3- Lorsque le contenu est apparu, mettre l'interrupteur vers le bas en position **MODIF**.
4- Appuyer sur le bouton poussoir situé en dessous de chaque digit pour faire apparaître la valeur que l'on veut mémoriser.
5- Appuyer sur les deux boutons poussoirs en même temps puis relacher.
6- Rebasculer l'interrupteur vers le haut dans la position **ADR/DON** .
L'adresse doit réapparaître suivie, deux secondes plus tard, de son nouveau contenu.
On rappel que pour lire et écrire dans les paramètres, il faut mettre le petit switch vers le BAS sur " PAR ".
Pour lire les Entrées/Sorties, il faut mettre le petit switch vers le HAUT sur RAM.
Remarque:
Beaucoup d'informations sont plus faciles à lire en mode " **bâtonnets** ".
La numérotation des bâtonnets correspond à la représentation ci-dessous.

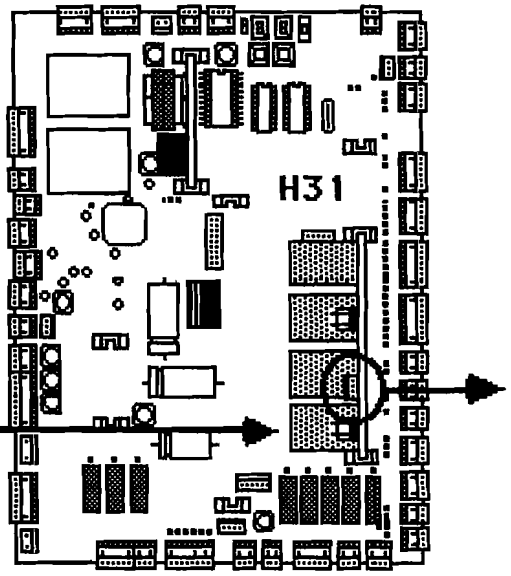


Pour passer du mode " **bâtonnets** " au mode " **chiffre** " et réciproquement, il suffit d'appuyer sur les deux poussoirs en même temps puis de relacher aprés avoir mis l'interrupteur vers le haut.

L'OPTION ISONIVELAGE PORTES OUVERTES OU L'OUVERTURE AVANT ARRET.

Principe:

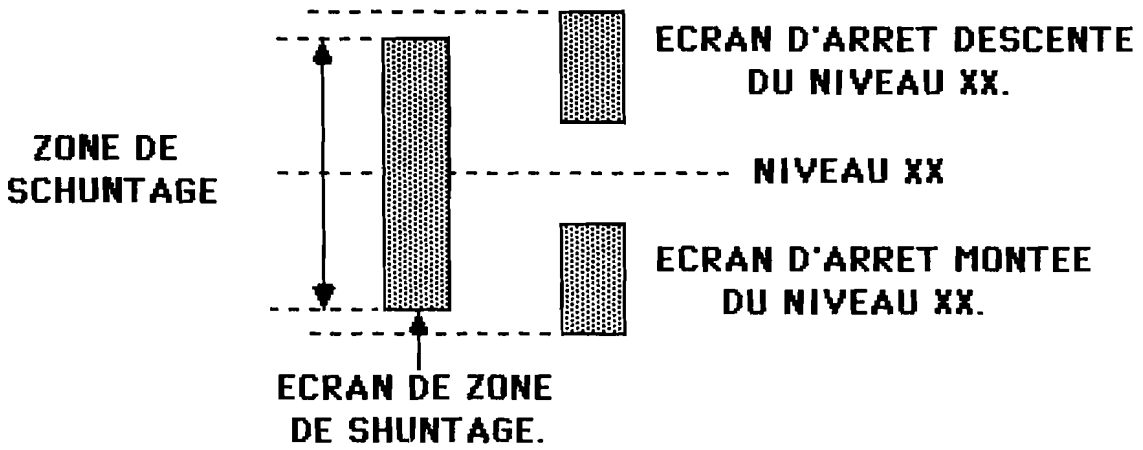
L'isonivelage portes ouvertes ou l'ouverture avant arrêt sont des options qui nécessitent un dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau des portes.
La carte **N66** associée à son capteur de zone **P01** réalise, avec les précautions d'usages, ce shuntage.
Cette carte, raccordée par nos soins, laisse apparaitre deux borniers à disposition de l'utilisateur:
Le bornier **KS13** permet de raccorder le capteur de Zone **P01** sur les bornes **CAZ**, **0V** et **+24**.
Le bornier **KC32** permet de raccorder la chaine de sécurité au niveau du **4S** et du **6E**.
A noter que ce connecteur porte le même nom que celui qui se trouve sur le porteur dans la mesure où on a simplement dédoublé les bornes pour faciliter le raccordement.



CONNECTEUR KS13 POUR LE CAPTEUR P01.

CONNECTEUR KC32 POUR LE RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE AU NIVEAU DU 4S ET DU 6E.

RAPPEL DE LA POSITION DE L'ECRAN DE ZONE PAR RAPPORT AUX ECRANS D'ARRETS:


ECRAN D'ARRET DESCENTE DU NIVEAU XX.
ZONE DE SCHUNTAGE
NIVEAU XX
ECRAN D'ARRET MONTEE DU NIVEAU XX.
ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE.

RACCORDEMENTS MINIMUM A EFFECTUER POUR TOURNER EN REVISION.

1) LE CAPTEUR P209 +24, 0V, CAA ET CAB EN KC22.

2) LA SONDE DE MESURE DE TEMPERATURE DE L'HUILE, MTH ET 0V EN KM17. (EN PRINCIPE DEJA RACCORDE).

3) LA SONDE THERMIQUE, STH ET 0V EN KM11.

4) LE CONTACT EXTREME BAS, ED ET 0V EN KP26.

5) LE FIN DE COURSE REVISION, FREV ET 0V EN KP26.

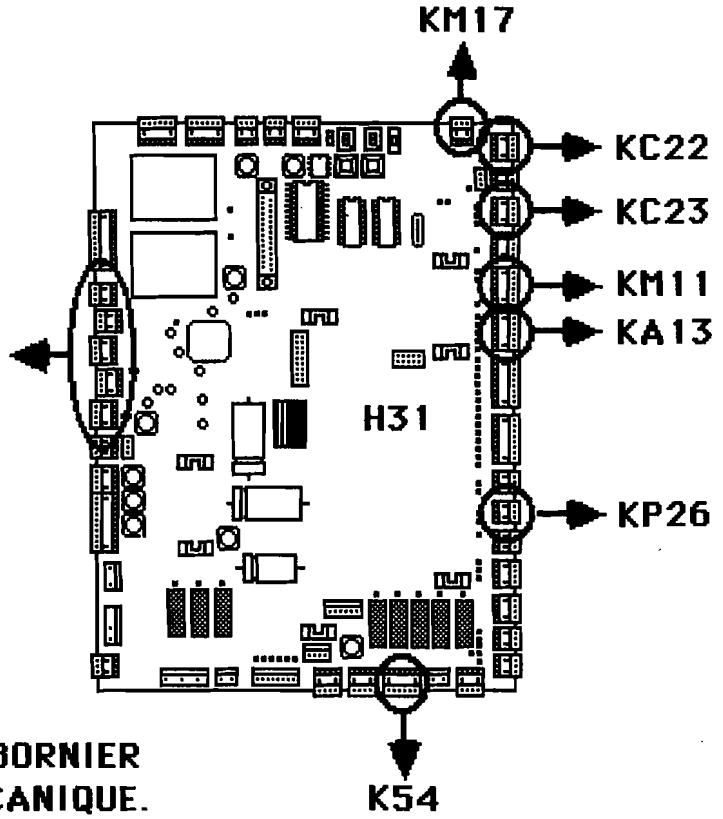
6) LA CELLULE DE PORTE, CS1 ET 0V EN KA13.

7) LA BOITE D'INSPECTION, GM, GD AVEC 0V POUR LA COMMANDE MONTEE ET DESCENTE EN KC23.

8) LA CHAINE DE SECURITE 1S, 6, 8 ET 10B EN KP30, KM16, KC32, K30, K20 ET LE BORNIER ELECTROMECANIQUE.

9) LES ELECTRO-VANNES EN K54.

10) LE MOTEUR DE POMPE.



<u>REMARQUE:</u> VOIR, DANS LES DIFFERENTS SCHEMAS, LA FACON DE RACCORDER CES ENTREES/SORTIES. CERTAINES LIAISONS SONT DEJA EFFECTUEES PAR LE PRE-CABLAGE DE LA CENTRALE VERS L'ARMOIRE. ON NE RACCORDE RIEN SUR INS.

LES PARAMETRES A AJUSTER SUR LE SITE.

TOUS LES PARAMETRES VOUS SONT ACCESSIBLES ET SONT DECRITS DANS LE DOCUMENT 02 " NOTICE D'UTILISATION DE LA MANOEUVRE H31 ".

NOUS VOUS RAPPELONS, NEANMOINS, CEUX QUI DOIVENT ETRE AFFINES SUR LE SITE.

LA TEMPORISATION DE PORTE 1: EN SECONDES, A L'ADRESSE 41 POUR LA PORTE 1.
LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE: EN SECONDES, A L'ADRESSE 42 POUR LA PORTE 1.

LA TEMPORISATION DE PORTE 2: EN SECONDES, A L'ADRESSE 61 POUR LA PORTE 2.
LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE: EN SECONDES, A L'ADRESSE 62 POUR LA PORTE 2.

LA TEMPORISATION DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0: EN MINUTES, A L'ADRESSE 5E.

LE PROLONGEMENT DE L'ALIMENTATION DE LA VANNE PETITE VITESSE MONTEE: EN CENTIEME DE SECONDE, A L'ADRESSE 59.

TOUS LES PARAMETRES SE PROGRAMMENT EN HEXADECIMAL.

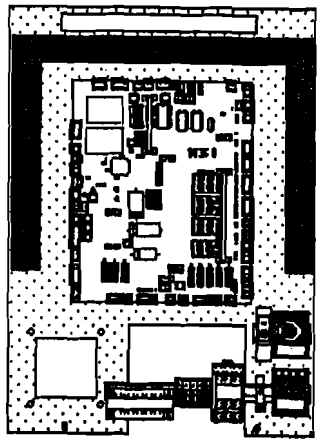
VOUS TROUVEREZ UNE TABLE DE CONVERSION QUI TRADUIT LES NOMBRES DECIMAUX DE 1 A 255 A LA PAGE SUIVANTE.

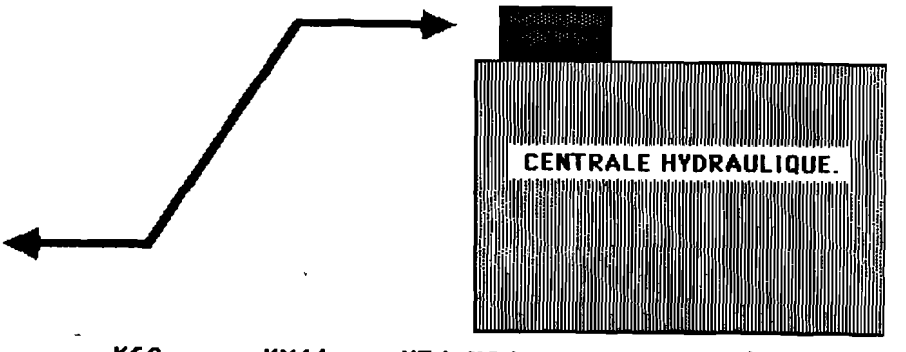
TABLEAU DE CONVERSION DECIMAL EN HEXADECIMAL.
LE NOMBRE DECIMAL SE TROUVE A GAUCHE DU SIGNE = (EGAL).
LE NOMBRE HEXADECIMAL SE TROUVE A DROIRE DU SIGNE = (EGAL).
C'EST CELUI QU'IL FAUT PROGRAMMER.

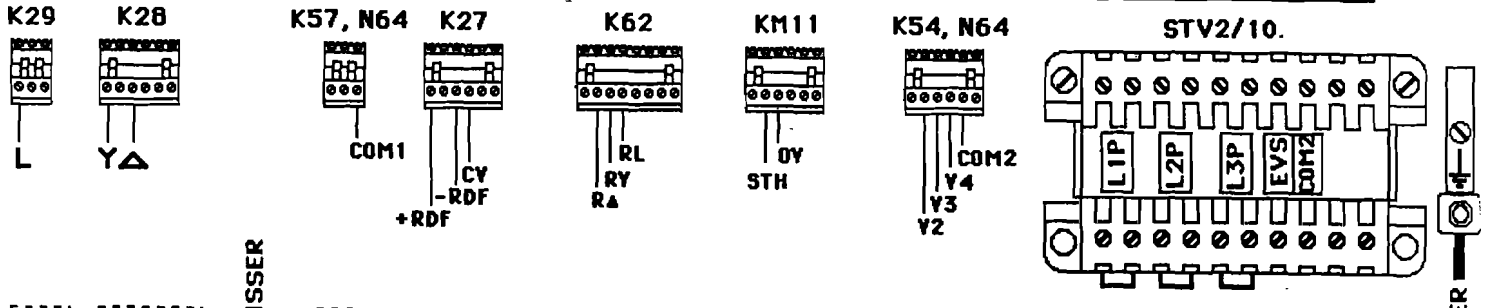
00=00	43=2B	86=56	129=81	172=AC	215=D7
01=01	44=2C	87=57	130=82	173=AD	216=D8
02=02	45=2D	88=58	131=83	174=AE	217=D9
03=03	46=2E	89=59	132=84	175=AF	218=DA
04=04	47=2F	90=5A	133=85	176=B0	219=DB
05=05	48=30	91=5B	134=86	177=B1	220=DC
06=06	49=31	92=5C	135=87	178=B2	221=DD
07=07	50=32	93=5D	136=88	179=B3	222=DE
08=08	51=33	94=5E	137=89	180=B4	223=DF
09=09	52=34	95=5F	138=8A	181=B5	224=E0
10=0A	53=35	96=60	139=8B	182=B6	225=E1
11=0B	54=36	97=61	140=8C	183=B7	226=E2
12=0C	55=37	98=62	141=8D	184=B8	227=E3
13=0D	56=38	99=63	142=8E	185=B9	228=E4
14=0E	57=39	100=64	143=8F	186=BA	229=E5
15=0F	58=3A	101=65	144=90	187=BB	230=E6
16=10	59=3B	102=66	145=91	188=BC	231=E7
17=11	60=3C	103=67	146=92	189=BD	232=E8
18=12	61=3D	104=68	147=93	190=BE	233=E9
19=13	62=3E	105=69	148=94	191=BF	234=EA
20=14	63=3F	106=6A	149=95	192=C0	235=EB
21=15	64=40	107=6B	150=96	193=C1	236=EC
22=16	65=41	108=6C	151=97	194=C2	237=ED
23=17	66=42	109=6D	152=98	195=C3	238=EE
24=18	67=43	110=6E	153=99	196=C4	239=EF
25=19	68=44	111=6F	154=9A	197=C5	240=F0
26=1A	69=45	112=70	155=9B	198=C6	241=F1
27=1B	70=46	113=71	156=9C	199=C7	242=F2
28=1C	71=47	114=72	157=9D	200=C8	243=F3
29=1D	72=48	115=73	158=9E	201=C9	244=F4
30=1E	73=49	116=74	159=9F	202=CA	245=F5
31=1F	74=4A	117=75	160=A0	203=CB	246=F6
32=20	75=4B	118=76	161=A1	204=CC	247=F7
33=21	76=4C	119=77	162=A2	205=CD	248=F8
34=22	77=4D	120=78	163=A3	206=CE	249=F9
35=23	78=4E	121=79	164=A4	207=CF	250=FA
36=24	79=4F	122=7A	165=A5	208=D0	251=FB
37=25	80=50	123=7B	166=A6	209=D1	252=FC
38=26	81=51	124=7C	167=A7	210=D2	253=FD
39=27	82=52	125=7D	168=A8	211=D3	254=FE
40=28	83=53	126=7E	169=A9	212=D4	255=FF
41=29	84=54	127=7F	170=AA	213=D5	
42=2A	85=55	128=80	171=AB	214=D6	

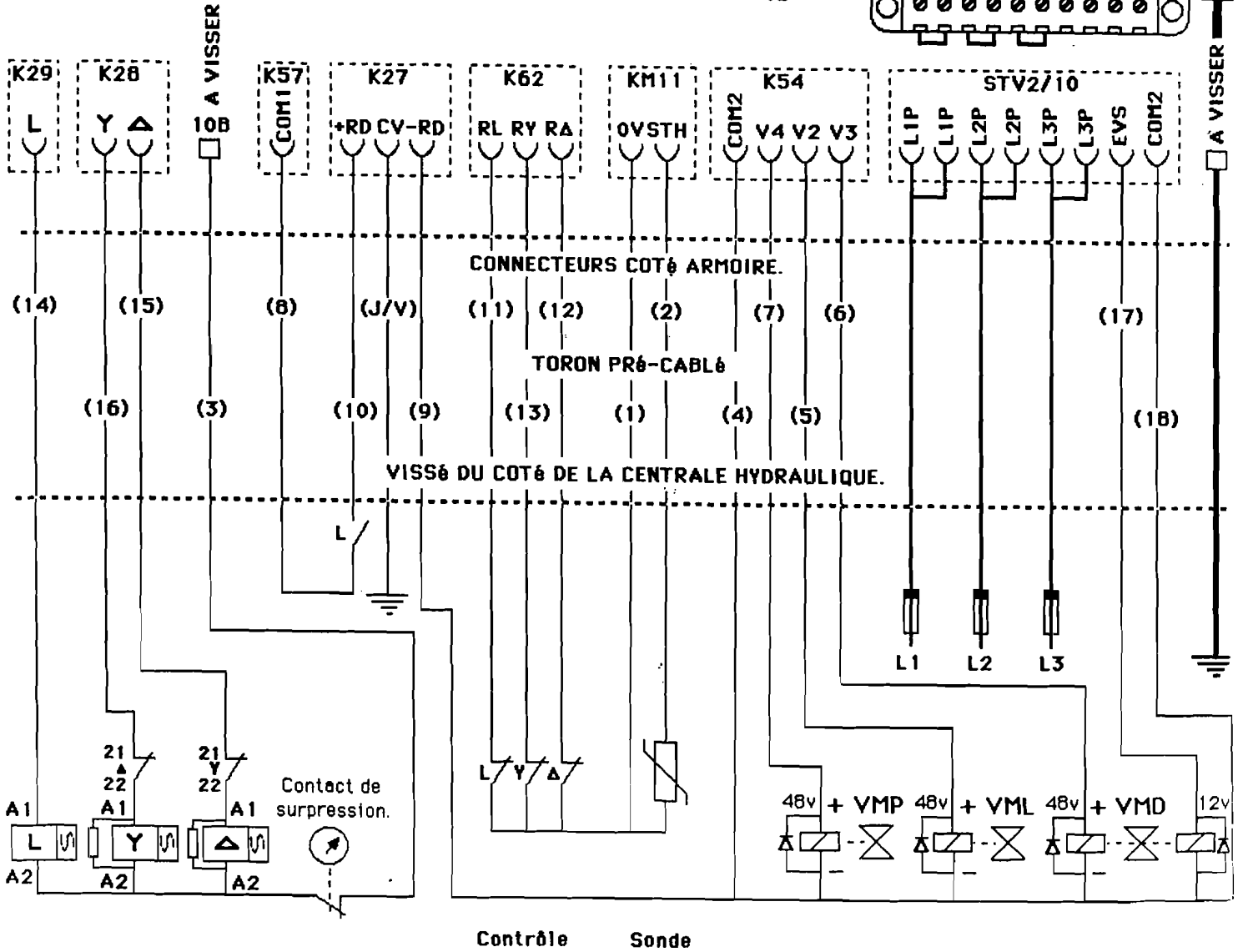
PRE-CABLAGE CENTRALE HYDRAULIQUE - ARMOIRE ELECTRONIQUE.

CE PRE-CABLAGE PERMET DE RACCORDER TRES RAPIDEMENT LA CENTRALE HYDRAULIQUE A L'ARMOIRE ELECTRONIQUE EN LIMITANT LES RISQUES D'ERREURS.
LES FILS DU TORON PRE-CABLE SONT VISSES COTE CENTRALE ET EQUIPES DE CONNECTEURS ENFICHABLES AUX AUTRES EXTREMITES.









Contacteurs Force.

Contrôle contacteurs.

Sonde Thermique.

Electrovannes.

RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU LE PLUS BAS PAR VANNE DE SECOURS EN CAS DE COUPURE DE COURANT.

FONCTION:

Ramener l'appareil au niveau inférieur en cas de coupure de courant prolongée et à condition que la chaine de sécurité soit établie.

REALISATION:

En cas de coupure d'alimentation prolongée au de là d'environ 30 secondes, la vanne petite vitesse descente (VMD) est actionnée par l'intermédiaire du bobinage 12V continus grace à la tension de secours.
Le circuit d'alimentation passe par la chaine de sécurité et l'énergie est fournie par une carte P264 ou P268 (+ interphone) associé à une batterie 12 Volts.
Un contact " Fin de course Secours " arrête l'alimentation de la vanne lorsque l'appareil à atteint le niveau le plus bas.

RACCORDEMENT: